

Auto Bild
SPEZIAL
Nr. 01 | 2001 | www.autobild.de
NUR DM 6,90
TÜV
AUTO REPORT 2001
TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT
Über hundert Typen im Test
Der perfekte
Gebrauchtwagen-
Ratgeber
196 praktische Seiten
Mängelriesen und -zwerge
Muster-Kaufvertrag
Große Preisübersicht
Garantie- und Versicherungstipps
... und vieles mehr
Hallo
Niederlande 8,50 hfl; Österreich 53 öS; Polen 21,80 PLZ; Schweiz 6,90 CHF; Slowakei 210 SKK; Ungarn 1100 Ft
Bild TÜV AUTO REPORT 2001

Bella macchina: Handling und Motoren der kleinen Alfa überzeugen. Die Qualität im Detail jedoch nicht

Der italienische Patient

Wer die Qualitäten eines Autos auf den Kernpunkt Fahren reduziert, ist kaum der richtige Kunde für einen der kleinen Alfa. Diese Baureihe verlangt eine gehörige Portion Markenliebe, um über die zahlreichen Schwächen hinwegzusehen. Auch ein schlechtes Gehör ist von Vorteil, da fallen die diversen Klappergeräusche nicht so auf. Ebenso die laut polternden Radaufhängungen verlieren so an Bedeutung, zumal nicht einmal der satte Alfa-Klang sie zu übertönen vermag.

Auch die Federung geht sehr streng mit den Alfisti um, die dies aber zu mögen scheinen. Zumal sie ein recht agiles Fahrverhalten beschert, das dem der deutschen Musterknaben in nichts nachsteht. Das sportliche Flair stören aber die störrischen Getriebe. Bei den Motoren dagegen gibt es eine Zweiteilung der Talente: Die bis 97 eingebauten Boxer laufen samtig, sind aber durstig. So sind die ab diesem Zeitpunkt angebotenen Reihenmotoren sowie der auch schon früher verfügbare Turbodiesel die bessere Wahl. Richtig Spaß macht der ab 9/97 im Programm befindliche Zweiliter-Twin-Spark mit 155 PS (8,8 l S), der bereits die Euro-3-Abgasnorm erfüllt. Platzprobleme bereitet der 145 übrigens keine, auch hinten geht es geräumig zu. Und wer viel Gepäckraum benötigt, greift einfach zum 146.

Modellpflege

1994: Einführung der Baureihe 145 (Dreitürer) mit Boxermotoren von 66 bis 95 kW (90–129 PS)

1995: Vorstellung des viertürigen Stufenheckmodells 146

1997: Facelift im Februar, Boxer- durch Reihenmotoren abgelöst; Motoren im September erneut überarbeitet, Euro-3-Norm

2000: Modellablösung durch 147

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine, Heckklappe
Motor: 4-Zylinder-Motor, 1351 bis 1970 cm³, 66 bis 114 kW (90 bis 155 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Längslenker, Schraubenfedern und Stoßdämpfer

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	63,9	74,6	47,6	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	28,4	20,7	34,6	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	7,7	4,7	17,7	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1



Typische Alfa-Nase: Ab 97 wurde die Front optisch an den erfolgreichen 156 angelehnt

Mangelhafte Dreijährige, und Fünfjährige sind viel schlechter als der Durchschnitt

Fahrwerk

Die gute Rostvorsorge kann die Schwächen nicht wettmachen: Mängel an Antriebswellen, Ölverlust, Defekte im Bereich Vorderachse und Lenkungsspiel sind schlechter als der Schnitt.

Hat's im Heck: 146 mit Gepäckanbau

Licht

Abblendlicht, Beleuchtung vorn und hinten sowie die Blinker sind häufiger als bei einem durchschnittlichen Fahrzeug mangelhaft.

Bremsen

Schlechte Fußbremswirkung vorn, unzureichende Wirkung der Handbremse, kritische Bremsleitungen, -schläuche und -scheiben – besonders fünfjährige Modelle sind betroffen.

Umwelt

Die Auspuffanlage ist kurzlebig – die Werte liegen 30 bis 50 Prozent über dem Durchschnitt.

Fazit

Der kleine Alfa ist nur mit Vorsicht zu genießen, denn die Mängel der Dreijährigen ufern bei der Prüfung zwei Jahre später richtig aus.

DAT-Preisempfehlung Alfa 145/146: Dreijährige 146 ti mit 150 PS kosten etwa **14 650 DM**, fünfjährig ist ein 145 1.4 für **9050 DM** zu haben

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- intakte Kraftstoffanlage
-

NEGATIV
- Verschleiß an der Lenkung
- Defekte an der Vorderachse
- Mängel an Bremsleitungen, -schläuchen und -scheiben

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,8	5,1	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	1,1	8,3	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	11,8	18,4	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,6	3,5	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,3	4,5	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	2,9	6,8	–	–	–

Fahrzeugalter / Mängel in % — Durchschnitt | schlechter als Durchschnitt | besser als Durchschnitt

Fotos: K. Kuhnigk

Kein gutes Zeugnis nach der ersten Prüfung für Achsen, Auspuff und Lichtanlage

Ein Roadster war schon immer eine emotionale Sache – vor allem, wenn er aus dem Hause Alfa Romeo stammt

Keine Frage der Vernunft

Wer die Frage nach einem offenen Zweisitzer mit Vernunft beantwortet, hat schon verloren. Und erfüllt damit die Anforderung an Spyder-Fahrer nur bedingt. Denn 110 Liter im schlecht befüllbaren Kofferraum und die eher lieblose Verarbeitung des Zweisitzers sind alles andere als vernünftig. Ganz zu schweigen von unregelmäßigen Spaltmaßen im Cockpit.

Alfa-Fahrer lieben die Kurven. Vor allem die, die Designer Pininfarina dem Blechkleid und den Armaturen verpasst hat.

Dennoch erlauben sich die Italiener einen Stilbruch: Der Spyder hat Frontantrieb, und echte Roadster-Anhänger schätzen das nicht.

Alfa-Aspiranten sollten den 3.0-V6 mit 192 PS beim Händler lassen. Dieser bürgt zwar für tollen Klang, doch wirklich genießen kann man den Spyder nur bis 120 km/h, natürlich geöffnet. Und da reicht auch der ebenfalls gut klingende 2.0 Twin Spark. Er verbraucht 9,5 Liter, ist günstiger im Unterhalt – und teilt mit allen Spyder ein Problem, nämlich die empfindlichen Dach-Dichtungsleisten. Sind sie in die Jahre gekommen, wird es bei Regen oder in der Waschstraße innen feucht.

Tipp: Wer den flotten Italiener auch im Winter bewegen will, sollte deshalb vor allem auf gute Dichtungen achten. Denn ein Hardtop gibt es nicht.

Modellpflege

1994: Vorstellung des aktuellen Spyder
1998: neue Motoren

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Cabriolet 2-türig, 2 Sitze
Motor: 4- oder V6-Zylinder-Motor, Hubraum 1747 bis 2959 cm³, Leistung 88 bis 141 kW (120 bis 192 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Mehrlenkerachse mit Längs-, Quer- und Schräglenkern

Fahrwerk

Nur durchschnittlicher Erfolg für den erstmals geprüften Spyder. Und das auch noch mit Einschränkung. Denn die Mängelquote an Vorder- und Hinterachse liegt drei- bis fünfmal höher als beim Durchschnitt aller Fahrzeuge.

Licht

Falsch eingestelltes Abblendlicht, Defekte an der vorderen Beleuchtungseinrichtung und an den Blinkern. Die Zahl der Beanstandungen ist nicht dramatisch, aber deutlich erhöht.

Bremsen

Die Bremswirkung ist stets besser als beim Durchschnitt. Die Bremsleitungen sind sogar makellos. Allerdings sehen die Bremsschläuche schon dreimal schlechter gegenüber dem Mittelwert aus, und auch die Bremsscheiben sind überdurchschnittlich stark verschlissen.

Umwelt

Null Fehlerpunkte an der Kraftstoffanlage, dafür etwas mehr Verschleiß der Auspuffanlage.

Fazit

Der Alfa Spyder schneidet für ein junges Fahrzeug schon zu schlecht ab. Die Zahl derer mit leichten Mängeln ist klein, die mit erheblichen Mängeln bereits deutlich erhöht. Kein gutes Qualitätszeugnis, denn vor allem Achsen und die Bremsschläuche stehen in der Kritik. Der leicht erhöhte Verschleiß an Bremsscheiben/Auspuff ist dagegen eher betriebsbedingt.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	67,4	74,6	–	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	23,1	20,7	–	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	9,5	4,7	–	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Klassischer Keil: Der Alfa Spyder wärmt seit 94 die Herzen seiner Fans, die ihn trotz Schrullen schätzen



DAT-Preisempfehlung Alfa Spyder:
34 200 DM gibt die Liste für das dreijährige V6-L-Modell an, **26 800 DM** kostet der gleich alte 2.0 mit 150 PS

3 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- makellose Bremsleitungen
-

NEGATIV
- Defekte an Vorder- und Hinterachse
- Mängel an der Beleuchtung
- verschlissene Bremsschläuche

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	–	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	6,5	–	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,7	–	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	8,7	–	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,7	–	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,6	–	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	2,0	–	–	–	–

Fahrzeugalter; Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt | schlechter als Durchschnitt | besser als Durchschnitt

Foto: K. Kuhnigk



Bis auf schnell verschlissene Bremsscheiben ein überzeugender Kandidat

Der Audi A3 ist kein Volkswagen. Doch gebraucht mauserte er sich zum Liebling der Kompakt-Klasse

Der feine Golf-Bruder

A2 sei Dank: Der A3 ist nicht mehr Kleinster im Audi-Angebot und erfreut sich vier Jahre nach dem Start großer Beliebtheit. Nachteil für Käufer: stabile Gebrauchtwagenpreise. Besonders für die Dieselmodelle, die nicht nur bei sparsamen Fahrern begehrt sind: Der Drehmoment-Schub der genügsamen TDI lässt Ottomotoren fast verblassen (vom 1.8 Turbo und dem 210 PS starken S3 abgesehen). Erstaunlich: Schon der 90-PS-TDI fühlt sich kaum schwächer an als sein 110 PS starker Bruder.

Gemütlich geht es im Innenraum des A3 zu. Nachteil: Die schmutzempfindlichen Kunststoffoberflächen sind nicht immer perfekt verarbeitet.

Pluspunkte: ▸ Die präzise Servolenkung macht den A3 in der Stadt wendig, ▸ standfeste, fein dosierbare Bremsen gewähren auf Autobahnen hohe Sicherheit, ▸ das straffe Fahrwerk, das mit neutralen Fahreigenschaften glänzt und die Verwandtschaft zum Golf IV (gleiche Bodenplatte) spüren lässt, ▸ hervorragende Traktion bei den Allrad-Modellen quattro und S3. Enttäuschend dagegen fällt der Laderaum aus: Gerade 320 Liter Volumen sind unter Klassenschnitt. Ebenso das Platzangebot im Fond. Tipp: Wer oft mit Passagieren reist, ist mit dem noch seltenen Fünftürer besser beraten.

Modellpflege

1996: Markteinführung des 3-Türers
1997: TDI-Motor und Seitenairbags
1998: Vorstellung des A3 quattro mit 132 kW (180 PS)
1999: Präsentation des Fünftürers, ESP ab 1.8-T-Motor serienmäßig
2000: Facelift. Neuer Diesel (Pumpe-Düse) mit 96 kW (130 PS)

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 3- oder 5-türig, Heckklappe; 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, Hubraum 1595 bis 1896 cm³, Leistung 74 bis 154 kW (101 bis 210 PS)
Fahrwerk: Front- oder Allradantrieb, vorn Einzelradaufhängung, hinten Verbundlenker

Fahrwerk

Sechs Prüfkapitel nennt die TÜV-Statistik, und im Wesentlichen schneidet der A3 besser ab als der Durchschnitt aller untersuchten Fahrzeuge. Kein Rost, stabile Lenkung, wenig Ölverlust an Motor und Getriebe – alles im grünen Bereich.

Licht

Auch an der Beleuchtung gibt es für den TÜV wenig zu kritisieren. Allerdings: Das Abblendlicht ist oft falsch eingestellt, und die Blinker werden doppelt so häufig beanstandet wie im Schnitt.

Bremsen

Der Audi bremst gut und gleichmäßig, nicht einmal die so oft gerügte Handbremse fällt aus dem Prüfrahmen. Nur die Bremsscheiben zeigen wenig Standfestigkeit und werden überdurchschnittlich oft beanstandet.

Umwelt

Kaum zu glauben: Die Auspuffanlage ist sehr solide und wird nur bei zwei von 1000 geprüften Audi kritisiert – sonst sind es im Schnitt 18 von 1000 TÜV-Kandidaten.

Fazit

Bei der Hauptuntersuchung macht der A3 bisher einen sehr guten Eindruck. In fast allen Prüfungen ist er besser als der Durchschnitt. Abblendlicht und Blinker gelten eher als Nachlässigkeit der Fahrer denn als echte Schwachstellen. Nur die schnell verschlissenen Bremsscheiben können ein Sicherheitsproblem sein.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	80,0	74,6	–	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	16,7	20,7	–	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	3,3	4,7	–	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Ansprechend designter Audi A3: Er teilt mit Golf IV die technische Plattform, kam erst 99 mit fünf Türen



DAT-Preisempfehlung Audi A3:
Dreijährig kostet der A3 zwischen **20 300 DM** (1.6/101 PS) und **26 000 DM** (1.9 TDI/110 PS)

3 Jahre

POSITIV
- ▸ stabile Lenkhebel und -gelenke
- ▸ langlebige Auspuffanlage
- ▸ solide Bremsleitungen

NEGATIV
- ▸
- ▸ schlecht eingestelltes Abblendlicht
- ▸ schnell verschlissene Bremsscheiben

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen					Vorder- und Hinterachse					Lenkungsspiel				
Fahrzeugalter	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11
Mängel in %	0,0	–	–	–	–	0,9	–	–	–	–	0,2	–	–	–	–

Licht	Beleuchtungsanlage				
Fahrzeugalter	3	5	7	9	11
Mängel in %	7,3	–	–	–	–

Bremsen / Umwelt	Wirkung der Fußbremse					Bremsleitungen und -schläuche					Auspuffanlage				
Fahrzeugalter	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11
Mängel in %	0,7	–	–	–	–	0,2	–	–	–	–	0,2	–	–	–	–

25 % – 15 % – 5 %

Durchschnitt · schlechter als Durchschnitt · besser als Durchschnitt

Foto: I. Barenschee





Guter Durchschnitt in allen Jahren, abeln, immer Mängel ıs an der Vorderachsı

Audis Mittelklasse beeindruckt mit Steherqualitäten. Lästig sind nur der enge Innenraum und Ärger mit der Achse

Gute Mittelklasse

Wirklich gut sitzt es sich im Audi 80 oder seinem Nachfolger A4 nur vorn – hinten hockt man in Klappmesserhaltung auf viel zu kurzen Kissen. Der Kofferraum erfuhr im Lauf der Jahre dagegen Verbesserungen: Aus dem Gepäckverlies der Jahre 86 bis Ende 91 wurde mit der großen Modellpflege ein geräumiges Taschendepot, das sich mittels umlegbarer Sitzbank noch erweitern lässt; ab 92 gab es außerdem einen Avant. Auch das Fahrverhalten profitierte vom Umstieg auf das intern B4 genannte Modell, wenngleich schon der alte 80er zu den gut liegenden Autos gehört. Bei den Motoren ist die Empfehlung klar: bis Ende 91 der 90-PS-Benziner, der ausreichend Temperament bietet und mit 7,6 Liter Normal zufrieden ist; für den B4 einen TDI. Der war ab Anfang 92 verfügbar und muss wohl nicht weiter erläutert werden. Falls doch: 1,9 Liter, 90 PS, enormer Durchzug und doch mit nur 5,1 Litern abzuspeisen. Im A4 kam dann noch eine 110-PS-Ausführung dazu.

Modellpflege

1986: Start des runden Audi 80
1991: Modellüberarbeitung (B4)
1994: Wechsel auf den A4
2000: Modellwechsel

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine, Coupé od. Kombi
Motor: 4-, 5- und 6-Zylinder-Motoren, 1571 bis 2793 cm^3, 40 bis 280 kW (54 bis 380 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, auch Allradversion; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Torsionskurbel-, ab 91 Verbundlenkerachse; A4 vorn Vierlenkerachse

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	79,6	74,6	67,9	60,5	51,8	49,5	43,0	40,9	36,1	33,8
leichte Mängel	16,6	20,7	22,9	30,2	32,8	36,5	37,1	40,5	40,4	42,8
erhebliche Mängel	3,8	4,7	9,2	9,3	15,4	14,0	19,9	18,6	23,5	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

Fahrwerk

Dank Zink ist die Rostvorsorge in allen Jahren ı die bildlich. Umso schlechter sieht die Vorderachse aus, die Mängel liegen stets überm Durchschnitt. Am A4 fallen zudem eine schwache Lenkung und Mängel an den Antriebswellen auf. Die solidesten Ergebnisse erzielen die siebenjährigen Audi 80

Licht

Der A4 zeigt nur Mängel an den Blinkern, der alte 80er Defekte an der hinteren Beleuchtung. Besser als der Schnitt sind wieder die Siebenjährigen.

Bremsen

Mangelhafte Bremsschläuche ziehen sich durch alle Jahre. Der A4 kämpft mit defekten Bremsscheiben, alte 80er mit der Bremskraftregelung, siebenjährige Modelle mit beiden Disziplinen.

Umwelt

Sehr gute Werte für A4, noch überdurchschnittliche für siebenjährige Typen, elfjährige bereits deutlich schlechtere Mängelquoten als der Schnitt.

Fazit

Gut: Vom Audi 80 bis zum A4 ist die Quote der mängelfreien Typen überdurchschnittlich. Aber: Gravierende Schwächen der Vorderachse und der Bremsschläuche treten immer wieder auf.

DAT-Preisempfehlung Audi A4:
Der A4 quattro Avant mit 193 PS steht 3-jährig für 34 600 DM in der Liste, 5-jährig kostet ein A4 1.6 18 050 DM

3 bis 5 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Auspuffanlage
- geringer Ölverlust

NEGATIV
- Defekte an der Vorderachse
- schwache Antriebswellen
- mangelhafte Bremsschläuche

DAT-Preisempfehlung Audi 80 (B4):
Ein 7-jähriger Kombi quattro mit 174 PS kostet um 14 850 DM, der gleich alte 2.0 mit 90 PS ist für 9700 DM zu haben

7 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen
- solide Lenkung

NEGATIV
- Defekte an der Vorderachse
- fehlerhafte Bremskraftregelung
- mangelhafte Bremsschläuche

DAT-Preisempfehlung Audi 80 (Typ 89):
Neunjährige Audi 80 quattro kosten bis zu 6600 DM, für einen elfjährigen 1.8 werden 2500 DM fällig

9 bis 11 Jahre



POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen
- solide Lenkung

NEGATIV
- Defekte an der Vorderachse
- fehlerhafte Bremskraftregelung
- mangelhafte Bremsschläuche

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,6	3,5	11,0	12,3	14,4
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,6	2,5	0,4	1,1	1,7
Licht	Beleuchtungsanlage	5,0	6,3	16,1	19,3	24,6
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,6	1,1	3,2	5,3	5,9
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,2	4,2	5,6	8,4	12,4
Umwelt	Auspuffanlage	0,3	0,9	2,7	7,1	10,3

Fahrzeugalter; Mängel in %; 25 %; 15 %; 5 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt



Hopp oder top – sehr gute, aber teilweise auch sehr schlechte Ergebnisse für Audi

Viel Platz gehört zu ihren Stärken, auf dem Fahrwerksektor dagegen verlangen Audi 100 und A6 Zugeständnisse

Auf der weichen Welle

Geräumig ist der Audi 100 oder A6, wie er ab Mitte 94 genannt wurde. Und er fährt sich fast so präzise wie ein Fünfer-BMW. Nur mit der Federung hat er so seine Probleme. Die Fronttriebler bäumen sich beim Beschleunigen auf, bis die Motorhaube in den Himmel zeigt; die Quattro dagegen vertreten die stramme Haltung. Auch sanftes Abrollen beherrschen diese Audi nur bedingt. Wenn der Komfort trotzdem überzeugt, liegt dies an straffen Sitzen und niedrigem Geräuschpegel. Der steigt ein bisschen an, wenn vorn ein TDI nagelt. Je nach Baujahr sind Diesel von 70 bis 140 PS anzutreffen, die aber inzwischen recht hoch besteuert werden. Deshalb könnte der 2.3 E mit seinem Fünfzylinder-Sound die bessere Wahl sein, zwischen 133 und 136 PS kräftig und mit 9,5 l S noch einigermaßen genügsam. Freunde gehobener Laufkultur erwärmen sich dagegen für den 2.6 E, einen V6 mit 150 PS. Der kostet zwar etwas mehr, verbraucht aber mit 9,4 l dafür etwas weniger.

Modellpflege

1982: „Windkanal"-Audi 100
1988: Modellpflege
1990: Modellwechsel auf den C4
1994: Facelift, Umbenennung in A6
1997: neue Modellgeneration auf Plattform des VW Passat

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine oder Kombi
Motor: 4-, 5-, 6- oder 8-Zylinder-Motoren, 1781 bis 4172 cm³, 51 bis 240 kW (70 bis 326 PS)
Fahrwerk: Front- oder Allradantrieb; vorn Federbeine, Querlenker; hinten Verbundlenkerachse

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	73,8	74,6	63,4	60,5	51,5	49,5	48,8	40,9	35,6	33,8
leichte Mängel	21,4	20,7	27,3	30,2	32,8	36,5	32,1	40,5	40,3	42,8
erhebliche Mängel	4,8	4,7	9,3	9,3	15,7	14,0	19,0	18,6	24,1	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Audi A6:
55 300 DM kostet ein dreijähriger S6 Avant, für **6450 DM** gibt es einen neunjährigen 2.0 mit 101 PS

3 bis 9 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- langlebige Auspuffanlage

NEGATIV
- Defekte an der Vorderachse
- verschlissene Bremsscheiben
- mangelhafte Bremsschläuche

DAT-Preisempfehlung Audi 100:
Die Preisspanne bei Elfjährigen liegt zwischen **2200 DM** (90 PS) und **4950 DM** (quattro Turbo)

11 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- langlebige Auspuffanlage

NEGATIV
- fehlerhafte Bremskraftregelung
- verschlissene Bremsscheiben
- mangelhafte Bremsschläuche

Fahrwerk

Beim A6 ist der Rostschutz auditypisch perfekt, beim 100er weit überdurchschnittlich. Auch in Disziplinen wie Achsen, Lenkung, Antriebswellen sind elfjährige Typen stets besser als der Schnitt. Da kann der Nachfolger nicht mithalten: Vor allem an der Vorderachse gibt es in allen Jahren Minuspunkte. Auch die Antriebswellen sind bei Drei- und Fünfjährigen schlechter als der Schnitt. Danach sind sie besser – und vermutlich erneuert.



Der schönere Audi trägt ein Kombiheck und den Namen Avant

Licht

Insgesamt schneidet der A6 etwas besser als der Schnitt ab, auch wenn Dreijährige gelegentlich an der hinteren Beleuchtung oder den Blinkern patzen. Die Rückleuchten sind die einzige Schwachstelle beim 100er und schlechter als der Schnitt.

Bremsen

Beanstandungen der Bremsscheiben und -schläuche gehören bei allen A6 zum TÜV-Standard. An der Handbremse und Bremskraftregelung klettert die Mängelquote dagegen erst ab dem siebten Jahr übers normale Maß hinaus. Der elfjährige Vorgänger zeigt die gleichen Schwächen.

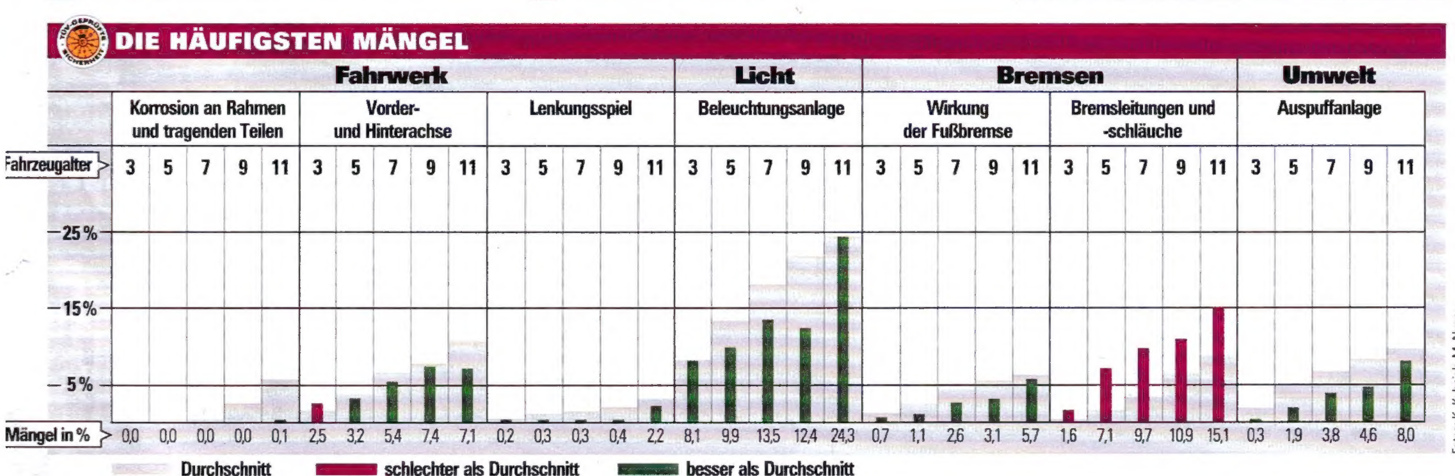
Umwelt

Hier ist weder A6 noch Audi 100 etwas vorzuwerfen, alle Werte sind gut.

Fazit

Ein gemischtes Bild: Zwar sind Audi A6/100 überdurchschnittlich oft mängelfrei, aber es gibt auch fast immer mehr Typen mit erheblichen Mängeln als der Schnitt. Vor allem die teilweise extrem hohe Beanstandungsquote im Bremsenkapitel zieht die Bilanz nach unten. Das kann die robuste Konstruktion nicht mehr wettmachen.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk, M. Nyary





Vorderachse, Handbremse, Beleuchtung und Auspuff heißen die Dreier-Schwächen

Sportlichkeit und Lebensdauer müssen einander nicht ausschließen. Gute Dreier machen noch im Alter Spaß

Fahrspaß inklusive

Um es gleich klarzustellen: Notorische Möbelmarkt-Besucher sind mit einem BMW der Dreier-Reihe schlecht bedient – Gepäckabteil und Innenraum bieten lediglich gepflegte Enge. Selbst der touring genannte, ab 88 angebotene Kombi kann dieses Problem nicht lösen, sein Lifestyle-Heck dient in erster Linie der Optik.

Kleiner Trost: Die ab Ende 90 eingeführten E 36 bieten oft eine ehedem aufpreispflichtige Durchlade. Doch wegen der Transportkapazitäten werden wohl die wenigsten Dreier gekauft. Die Fans begeistert vielmehr das Zusammenspiel von Motor und Fahrwerk, die beide agiles Fahrvergnügen bieten, ohne den Komfort zu beschneiden. Natürlich steigt der Spaß mit der Zahl der Zylinder, doch Wahl der Vernunft ist der in fast allen Karosserievarianten lieferbare 318i: kräftig genug und gerade noch sparsam zu nennen (7,9 l S/100 km). Wer es kann, sollte den E 36 bevorzugen – die Vorgänger E 30 sind inzwischen doch schon arg durchgeritten.

Modellpflege

1990: Einführung des E 36
1992: Vorstellung Coupé
1994: Debüt compact
1995: Vorstellung touring
1998: Limousine vom E 46 abgelöst

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2-, 3-, 4-, 5-türig, 4 oder 5 Sitze
Motor: Vier- oder Sechszylinder, 1596 bis 3201 cm³, 66 bis 236 kW (90 bis 321 PS)
Fahrwerk: Heckantrieb, vorn Federbeine, Querlenker; hinten Zentrallenkerachse

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	74,8	74,6	59,0	60,5	48,4	49,5	43,3	40,9	31,2	33,8
leichte Mängel	20,2	20,7	29,7	30,2	36,5	36,5	38,2	40,5	43,8	42,8
erhebliche Mängel	5,0	4,7	11,3	9,3	15,1	14,0	18,5	18,6	24,9	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung BMW 3er:
Dreijährig kostet das M3 Cabrio **57 600 DM**, einen neunjährigen 316i gibt es schon für **9350 DM**

3 bis 9 Jahre



POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Bremswirkung
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
- ausgeschlagene Vorderachse
- Mängel an der vorderen Beleuchtung
- Defekte an der Handbremse

DAT-Preisempfehlung BMW 3er:
Elfjährige 325i Cabrios gibt die Liste mit **11 000 DM** an, gleich alt ist ein 316i für **2850 DM** zu haben

11 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- solide Bremswirkung

NEGATIV
- Auspuffschäden
- ausgeschlagene Vorder- und Hinterachse
- Mängel an der vorderen Beleuchtung

Fahrwerk

Sehr gute Rostvorsorge, aber gravierende Defekte an Vorder- und Hinterachse in allen Jahrgängen attestiert der TÜV. Immerhin, der Ölverlust liegt im Schnitt, das Lenkungsspiel ist gering, und die Antriebswellen sind standfest.

Licht

Ausgerechnet an der vorderen Beleuchtung hapert es, die Statistik zeigt eine überdurchschnittliche Mängelquote. Ansonsten gibt es Probleme in der Einstellung des Abblendlichts bei den elfjährigen Dreiern der E-30-Serie.



Der offene Dreier: Cabrio der Baureihe E 36, seit Frühjahr 93

Bremsen

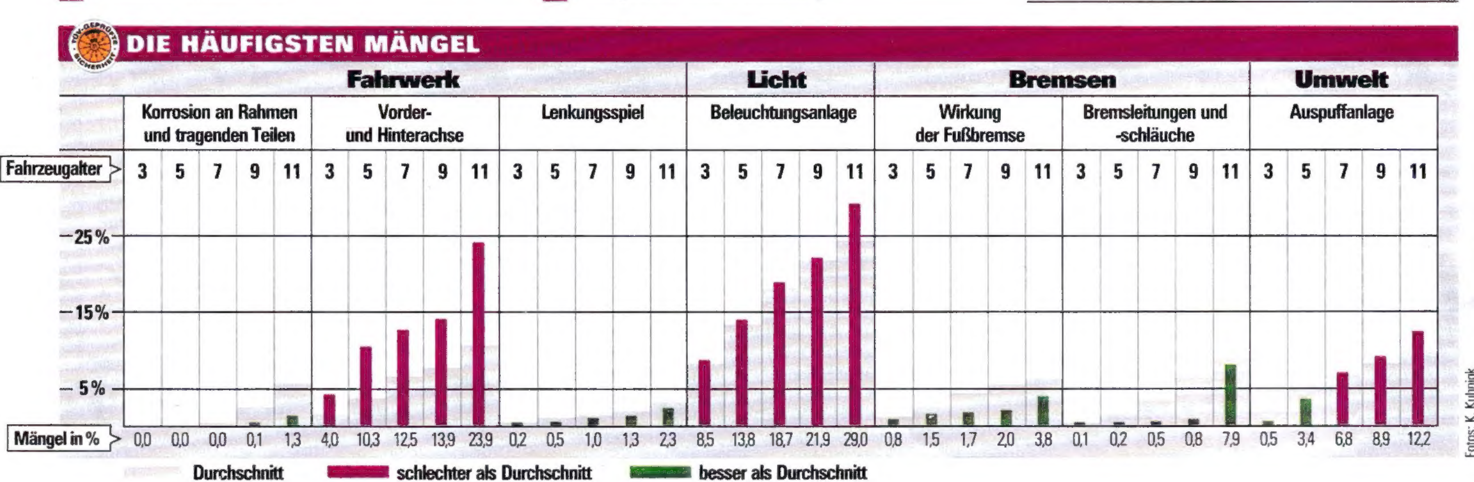
Der meist sportlich bewegte Dreier zeigt beim TÜV oft, dass er genauso gut bremsen kann. Einziger Schwachpunkt wie bei vielen Autos: Die zu wenig benutzte Handbremse ist in ihrer Funktion überdurchschnittlich schlecht.

Umwelt

Wenig Kritik an der Kraftstoffanlage, dafür Minuspunkte beim Auspuff. Liegen die fünfjährigen Kandidaten noch unterm Schnitt, steigt die Beanstandungsquote ab dem siebten Jahr steil nach oben.

Fazit

Der neuere Dreier ist kein Musterschüler, aber im Vergleich zur Konkurrenz sehr solide. Die typischen Schwachstellen sind die empfindliche Vorderachse und die Mängel an Auspuff, Beleuchtung und Handbremse. Kritisch wird es nur bei der elfjährigen Vorgänger-Serie. Da zeigt der TÜV jedem vierten Kandidaten die rote Mängel-Karte.



Fotos: K. Kuhnigk

Auto Bild



Seidige Motoren und exzellente Fahreigenschaften machen das Flair des Fünfers aus. Wäre er nur nicht so eng

Für den Breitensport

Wie auch der kleinere Dreier leidet der Fünfer unter einem Manko: Er bietet vergleichsweise wenig Platz. Vorn lässt es sich auf bequemen Sesseln noch lässig lümmeln, doch hinten kneift es arg an den Kniescheiben. Und der Kofferraum sieht zwar nach Litern gut aus, ist aber durch den kurzen Deckel nur schlecht zu beladen. Zumindest diesen Mangel kann der touring beseitigen, echter Raum jedoch ist unter seiner schrägen Heckklappe auch nicht. Doch wer das Transportieren lieber Spediteuren überlässt, erhält mit einem Fünfer eine gediegene Reiselimousine mit fabelhaftem Fahrkomfort. Abgesehen vom nur kurz angebotenen 518i sind durchweg Sechs- oder gar Achtzylinder am Werk, wobei den älteren Modellen der 525i am besten steht (192 PS, 9,0 l S/100 km). Beim 95 eingeführten Nachfolger ist der 523i der beste Kompromiss (170 PS, 9,4 l S/100 km); hier arbeitet entgegen der irreführenden Typenbezeichnung ein durchzugsstarker 2,5-Liter.

Modellpflege

1988: Fünfer-Baureihe E 34
1991: Vorstellung des Kombi touring und der Allradversion 525iX
1992: neue Achtzylinder 530i und 540i
1995: Wechsel auf Generation E 39
1999: neue Dieselversion 530d

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine oder Kombi
Motor: 4-, 6- oder 8-Zylindermotoren, 1796 bis 4941 cm³, 83 bis 294 kW (113 bis 400 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten Schräglenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	73,1	74,6	57,8	60,5	47,6	49,5	42,6	40,9	36,5	33,8
leichte Mängel	21,9	20,7	34,8	30,2	39,6	36,5	42,2	40,5	43,9	42,8
erhebliche Mängel	5,0	4,7	7,4	9,3	12,8	14,0	15,2	18,6	19,6	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung BMW 5er:
Für einen dreijährigen 520i sind **30 600 DM** anzulegen, mit **53 400 DM** schlägt der gleich alte 540i Kombi zu Buche

3 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- makellose Bremsleitungen und -schläuche
- solide Auspuffanlage

NEGATIV
- verschlissene Bremsscheiben
- Defekte an der Hinterachse
- Mängel an der Handbremse

DAT-Preisempfehlung BMW 5er:
Ein 520i von 1990 steht für **4200 DM** in der Liste, ein 96er 540i Kombi wird noch für **32 300 DM** geführt

5 bis 11 Jahre



POSITIV
- solide Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche
- gute Bremswirkung

NEGATIV
- Defekte an der Vorder- und Hinterachse
- verschlissene Bremsscheiben
- Ölverlust am Antrieb

Im Alter zeigen sich die Schwachstellen: Ölverlust und Defekte an den Achsen

Fahrwerk

Am Korrosionsschutz gibt es nichts zu meckern. Umso mehr an der Vorderachse, deren Gelenke ausschlagen. Ab dem neunten Jahr liegt die Mängelquote über dem Durchschnitt. Noch schlechter sieht es an der Hinterachse aus, die ab dem fünften Jahr beim TÜV negativ auffällt. Der Ölverlust am Antrieb wird erst bei elfjährigen Fünfern dramatisch.



Schnittig, aber nicht geräumig: der Fünfer-BMW touring

Licht

Die Beleuchtung ist mittlerer Durchschnitt. Aber nur vorn ist die Mängelquote erhöht.

Bremsen

Die Reibeisen gehören zu den BMW-Stärken. Einziger Schwachpunkt ist die regelmäßig unzureichende Handbremse. Und sehr heftiger Verschleiß an den Bremsscheiben ist in allen Jahrgängen überdurchschnittlich festzustellen.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage der alten Baureihe wird vom TÜV häufiger als im Durchschnitt bemängelt. Auch die Abgasanlage ist ab dem siebten Jahr häufig mangelhaft. Beide Disziplinen absolvieren die Dreijährigen fast ohne Befund.

Fazit

Der Fünfer ist ein starkes Auto, leider nicht ganz fehlerfrei. Die Motoren werden mit den Jahren leck, die Bremsscheiben sind häufig verschlissen, die Auspuffanlage ist defekt und die vordere Beleuchtung nicht immer intakt. Alles Mängel, die erst im fortgeschrittenen Alter gravierend werden. Offenbar scheut die Kundschaft die Wartungskosten im Alter.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,1	0,2
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,1	4,3	7,6	11,1	16,3
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	2,7	5,1	4,0	5,6
Licht	Beleuchtungsanlage	5,6	17,0	19,0	19,3	20,9
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,3	0,4	0,7	1,1	1,8
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,2	0,8	1,2	1,7
Umwelt	Auspuffanlage	0,2	4,7	7,5	9,7	9,9

Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: K. Kuhnigk



Raumangebot und Eleganz müssen einander nicht ausschließen – der große BMW bietet beides

Mehr Sein als Schein

Die BMW Siebener schaffen einen fast unmöglichen Spagat: Sie bieten eine Menge Platz, ohne gleich wie ein Möbelwagen daherzukommen. Schon die ältere, 1986 eingeführte Baureihe wirkt wie ein Sportwagen mit vier Türen, die Modellüberarbeitung von 94 setzte noch eins drauf. Beiden gemein: Sechs Zylinder sind das Minimum, das volle Dutzend markiert die Spitze. Und bei beiden bevorzugen wir die Mitte – den Vierliter-V8 in seinen Variationen (286 PS, 11,5–12,8 l S/100 km). Der ist kaum langsamer als der V12, aber wesentlich wirtschaftlicher – sofern davon in dieser Klasse überhaupt die Rede sein kann. Dafür stimmt die Faszination, keine Luxuslimousine verleugnet beim Fahren derart ihr Gewicht wie der Siebener. Handlich wie deutlich leichtere Modelle lenkt er ein, ohne Abstriche bei der Federung zu machen. Dies gilt auch für die kopflastigeren Diesel, die es seit 96 im Siebener gibt. Geheimtipp: der seit 98 angebotene bärenstarke 730d (184 PS, 8,7 l D).

Modellpflege

1977: Einführung des Siebeners
1986: Modellwechsel auf den E 32
1987: Einführung des 750i V12
1992: Einführung V8-Motoren
1994: Modellwechsel
1998: Facelift

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig
Motor: 6-, 8-, oder 12-Zylinder-Motoren, 2497 bis 5379 cm³, 105 bis 240 kW (143 bis 326 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten Integralachse, Schraubenfedern, Stabilisator

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	79,3	74,6	68,7	60,5	48,2	49,5	40,5	40,9	35,3	33,8
leichte Mängel	17,0	20,7	23,9	30,2	38,7	36,5	43,6	40,5	43,9	42,8
erhebliche Mängel	3,7	4,7	7,4	9,3	13,1	14,0	15,9	18,6	20,8	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung BMW 7er:
Dreijährige 750iL mit 326 PS kosten bis zu 64 300 DM, fünfjährig gibt es einen 728i mit 193 PS für 27 600 DM

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- langlebige Auspuffanlage
- solide Bremsschläuche und -leitungenn

NEGATIV
- Verschleiß an Lenkgelenken
- Mängel an der Handbremse
- Defekte an der Hinterachse

DAT-Preisempfehlung BMW 7er:
Als siebenjähriger kostet der 750iL 18 900 DM, elfjährig ist ein 730i bereits für 4100 DM zu haben

7 bis 11 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche
- gute Wirkung der Fußbremse

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- verschlissene Bremsscheiben
- ausgeschlagene Lenkgelenke

Alte Siebener mit erheblichen Mängeln an den Achsen, beim Licht und am Antrieb

Fahrwerk

So gut die Rostvorsorge in allen Jahrgängen auch ist, die Mängel an der Hinterachse sind bei beiden Baureihen identisch hoch und weit über dem Durchschnitt. Auch das Lenkungsspiel wird ab dem fünften Jahr häufig kritisiert, und der Ölverlust am Antrieb ist ab dem siebten Jahr deutlich höher als beim Durchschnitt. Nur die Antriebswellen gelten zu keiner Zeit als typische Schwachstellen.

Licht

Häufig funktioniert die vordere Beleuchtung nicht und steht in der Mängelliste ganz oben. Abblendlichteinstellung und hintere Beleuchtung sind zwar nicht fehlerfrei, aber doch besser als beim Durchschnitt der geprüften Fahrzeuge.

Bremsen

Bremsleitungen und -schläuche sind auch im Alter sicher. Gleiches gilt für die Fußbremse, die seltener als der Schnitt auffällig wird. Häufig mangelhaft in der Funktion sind aber die Handbremse und die überdurchschnittlich verschlissenen Bremsscheiben bei den sieben- bis elfjährigen Modellen.

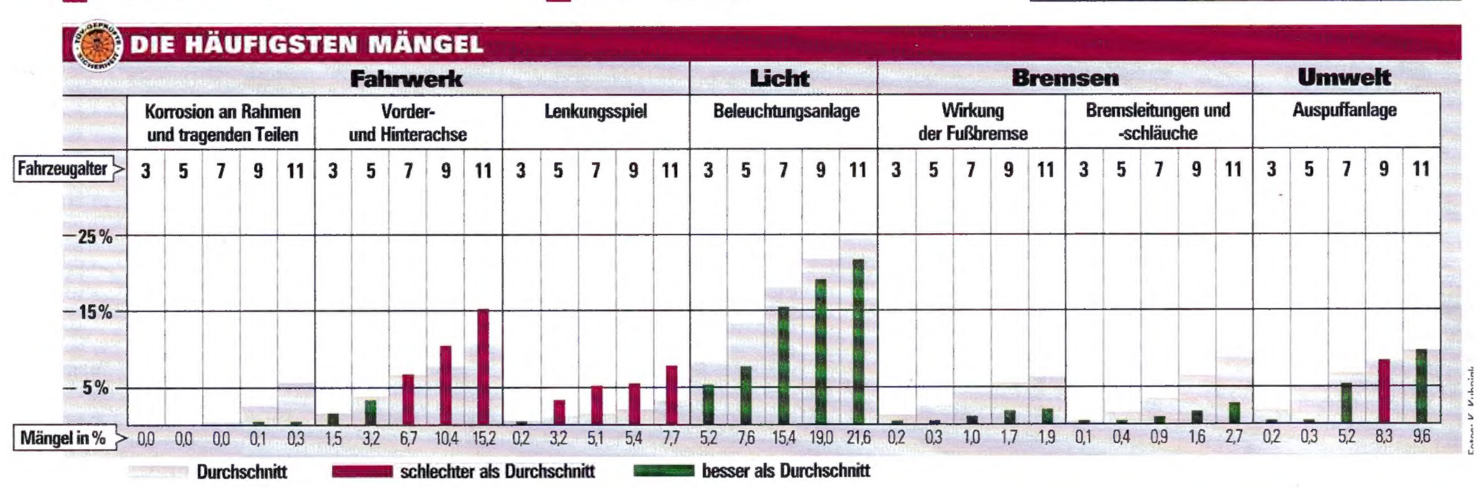
Umwelt

Der jüngere Siebener schneidet in diesem Kapitel noch besser als der Durchschnitt ab. Aber der Vorgänger mit den sieben- und elfjährigen Vertretern fällt sowohl mit der Kraftstoff- als auch mit der Auspuffanlage erheblich öfter auf, erreicht nur knapp ein Durchschnittsergebnis.

Fazit

Die große Limousine aus München macht bei der Hauptuntersuchung keinen souveränen Eindruck. Vor allem die ältere Version ab dem siebten Prüfungsjahr glänzt mit Ölverlust, Defekten an den Achsen und an der Handbremse, mangelhafter Beleuchtung vorn und stark verschlissenen Bremsscheiben. Die jüngere Variante gibt sich deutlich solider, auch wenn sich die gleichen Schwachstellen schon andeuten. Allerdings schneiden die drei- und fünfjährigen Typen fast überall besser als der Durchschnitt aller untersuchten Fahrzeuge ab.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Auto Bild



Gute Bremsen, kein Rost, kaum Mängel – nur die Traggelenke sind eine Schwäche

Lange Lieferzeiten gehören der Vergangenheit an. Heute warten gebrauchte Z3 zu guten Preisen auf neue Besitzer

Offen und ehrlich

So ist das mit der großen Liebe: Erst wird man stark umworben, später setzt Gelassenheit ein. Z3-Interessenten sind da um nichts besser: Viele wollen den einst lange erwarteten Zweisitzer heute wieder loswerden. Ein Glück für Gebrauchtwagenkäufer: Die Preise sinken. Aus dem großen Motoren-Angebot ist der Zweiliter-Sechszylinder ein guter Griff: Er bietet ein vernünftiges Preis-Fahrleistungs-Verhältnis und liegt mit 12,2 Liter Verbrauch weit unter den stärkeren Modellen.

In Sachen Elastizität muss sich der BMW nicht verstecken – 13,8 Sekunden für den Sprint von 80 auf 120 km/h sind ein passabler Wert für ein offenes Fahrzeug. Ebenso empfehlenswert ist sein Vorgänger, der 1,9-Liter-Vierzylinder mit 140 PS.

Ein Extra sollte immer an Bord sein: DSC, ein elektronischer Fahrwerkshelfer, der auf nasser Fahrbahn eine große Hilfe ist. Unverständlich: Für das 321 PS starke M-Modell gibt es DSC nicht im Angebot.

Geräumig ist ein Roadster selten, für einen Wochenend-Trip reichen die 165 Liter Lade-Volumen im Z3 aber allemal. Außerdem entschädigen das ehrlich-straffe Fahrwerk, die gut dosierbaren Bremsen und die exakt geführte Schaltung. Wenn dann noch die Sonne lacht, ist das Verdeck schnell geöffnet und der Fahrspaß perfekt.

Modellpflege

1996: Präsentation der Vierzylinder mit 1,8 und 1,9 Liter Hubraum (85 und 103 kW; 115 und 140 PS) zum Jahresanfang

1996: Vorstellung des 2,8-Liter-Sechszylinders (141 kW/192 PS)

1997: Debüt des 236 kW (321 PS) starken M roadster

1999: Modellpflege im Frühjahr. Veränderte Heckleuchten (nicht für M roadster), neuer 2,0-Liter-Sechszylindermotor

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Cabriolet 2-türig, 2 Sitze, **Motor:** Vier- od. Sechszylinder-Reihenmotor, Hubraum 1796 bis 3201 cm³, 85 bis 236 kW (118 bis 321 PS) **Fahrwerk:** Heckantrieb, Einzelradaufhängung vorne und hinten

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	78,5	74,6	–	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	18,2	20,7	–	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	3,3	4,7	–	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Die Front blieb unverändert, nur das Heck des Rasse-Roadsters wurde 1999 zart überarbeitet



Fahrwerk

Wie bei der Dreier-Reihe zeigen die Traggelenke des Z3 schnell Verschleißerscheinungen: Die Mängelquote an der Vorderachse liegt deshalb 20 Prozent überm Durchschnitt. Dafür glänzt die Karosserie mit null Fehlern in der Rostvorsorge. Auch in puncto Motor und Getriebe, Antriebswellen sowie Lenkungsspiel ist der Roadster deutlich besser als der Durchschnitt.

Licht

Defekte an Lampen und Reflektoren sind selten bei TÜV-Prüfungen. Einzig die Einstellung des Abblendlichts macht offenbar Schwierigkeiten – die Fehlerquote liegt zehn Prozent über dem Durchschnitt.

Bremsen

Standfeste Bremsscheiben, solide Bremsleitungen und perfekte Bremswirkung überzeugen jeden Prüfer. Nur die Handbremse zieht oft einseitig. Wird sie selten benutzt, rostet sie fest.

Umwelt

Geringe Laufleistungen klassischer Sommerautos schonen die Abgasanlage – hier liegt der Roadster erwartungsgemäß ganz vorn.

Fazit

Der junge Z3 schneidet in fast allen Disziplinen überdurchschnittlich gut ab, 97 Prozent aller Prüflinge haben keine oder kaum Mängel. Nur die Traggelenke der Vorderachse bleiben wieder einmal eine typische BMW-Schwäche.

DAT-Preisempfehlung BMW Z3:
Der dreijährige M roadster steht mit **57 400 DM** in der Liste, der gleich alte Z3 1.8 kostet etwa **29 300 DM**

3 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- standfeste Bremsscheiben und Bremsleitungen
- langlebige Auspuffanlage

NEGATIV
- ausgeschlagene Traggelenke
- fehlerhaftes Abblendlicht

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk: Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Fahrwerk: Vorder- und Hinterachse	Fahrwerk: Lenkungsspiel	Licht: Beleuchtungsanlage	Bremsen: Wirkung der Fußbremse	Bremsen: Bremsleitungen und -schläuche	Umwelt: Auspuffanlage
Fahrzeugalter	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11
Mängel in %	0,0 – – – –	1,9 – – – –	0,1 – – – –	6,9 – – – –	0,1 – – – –	0,1 – – – –	0,4 – – – –

Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt | schlechter als Durchschnitt | besser als Durchschnitt

Foto: K. Kuhnigk

CHRYSLER VOYAGER

Auto Bild

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Großer Wagen mit großen Problemen – der Voyager ist erneut ein Mängelriese

Sein Raumkonzept machte den Van in Europa salonfähig und stellte mechanische Schwächen in den Schatten

Viel Platz und Pannen

Not macht verständnisvoll. Wer viel Platz braucht, nimmt auch einmal einen Nachteil in Kauf. Zum Beispiel, dass der Chrysler Voyager die Verarbeitung betreffend kein Glanzlicht ist. Oder Motor und Getriebe einer Tourenplanung unverhofft einen Strich durch die Rechnung machen. Die Automatikgetriebe schalten zwar sehr weich und passen hervorragend zum Charakter des Amis, sind aber vor allem bei älteren Modellen anfällig. Ersatz kommt teuer – sofern es sich nicht um einen jungen Gebrauchten mit Dreijahresgarantie handelt.

An der Motorenfront kämpft häufig ein Turbodiesel mit 115 PS, bis 95 gab die Kurbelwelle noch 118 PS ab. Sein größter Vorteil liegt im Verbrauch: 6,7 Liter sind ein guter Wert, der laufruhige V6 mit 158 PS fordert mindestens 12,2 Liter.

Interessante Zahlen liefert der Innenraum: 4140 Liter Maximalvolumen, sofern die Fond-Möbel ausgebaut sind. Und das ist kein leichter Job – denn diese sind ziemlich schwer und alleine kaum zu tragen.

Dafür sind sie häufig aus Leder, denn zahlreiche Voyager kommen als Firmenwagen zur Welt. Und werden großzügig mit Extras ausgestattet. Wer es ganz geräumig will, kann auch den langen Radstand wählen beziehungsweise den Voyager mit permanentem Allrad.

Modellpflege

1988: Markteinführung in Deutschland
1991: Modellüberarbeitung, unterschiedliche Radstände und Allrad lieferbar
1992: Einführung Turbodiesel, Produktion nach Österreich verlagert
1996: Modellwechsel
1997: neuer 2,0-Liter-Basismotor

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Großraumlimousine 4-türig, 5 oder 7 Sitze
Motor: 4-Zyl.-Reihen- oder 6-Zyl.-V-Motor, 1995 bis 3778 cm^3, 71 bis 131 kW (97 bis 178 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, auch Versionen mit Allradantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Starrachse

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	49,2	74,6	39,9	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	31,3	20,7	41,2	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	19,5	4,7	18,9	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Amerikanisches Raumschiff österreichischer Herkunft: Der Chrysler Voyager kommt seit 1992 aus Graz

Fahrwerk

Perfekter Korrosionsschutz und recht solide Achsen stehen auf dem Pluskonto. Im Minus liegen das erhöhte Lenkungsspiel, defekte Antriebswellen besonders bei dreijährigen Modellen sowie der eklatante Ölverlust bei der ersten und zweiten Hauptuntersuchung. Der Wert liegt mehr als doppelt so hoch wie bei einem Durchschnittsfahrzeug.

Licht

Schlecht eingestelltes Abblendlicht, Mängel an der vorderen wie hinteren Beleuchtung sowie der Blinker – der Voyager ist in diesem Kapitel einer der schlechteren TÜV-Prüflinge.

Bremsen

Mangelhafte Wirkung der Fußbremse vorn und hinten, katastrophale Werte der Handbremse und übermäßig verschlissene Bremsscheiben. Noch ein dickes Minus für den Chrysler, über das auch die guten Werte für die Bremsschläuche nicht hinwegtrösten.

Umwelt

Mängel an der Kraftstoffanlage fünfjähriger Typen und kurzlebige Auspuffanlagen.

Fazit

Für ein noch so junges Fahrzeug schneidet der Voyager erneut furchtbar schlecht ab. Damit bestätigt er leider das TÜV-Ergebnis 2000, in dem der Amerikaner auf Anhieb schon der Mängelriese bei den dreijährigen Autos war.

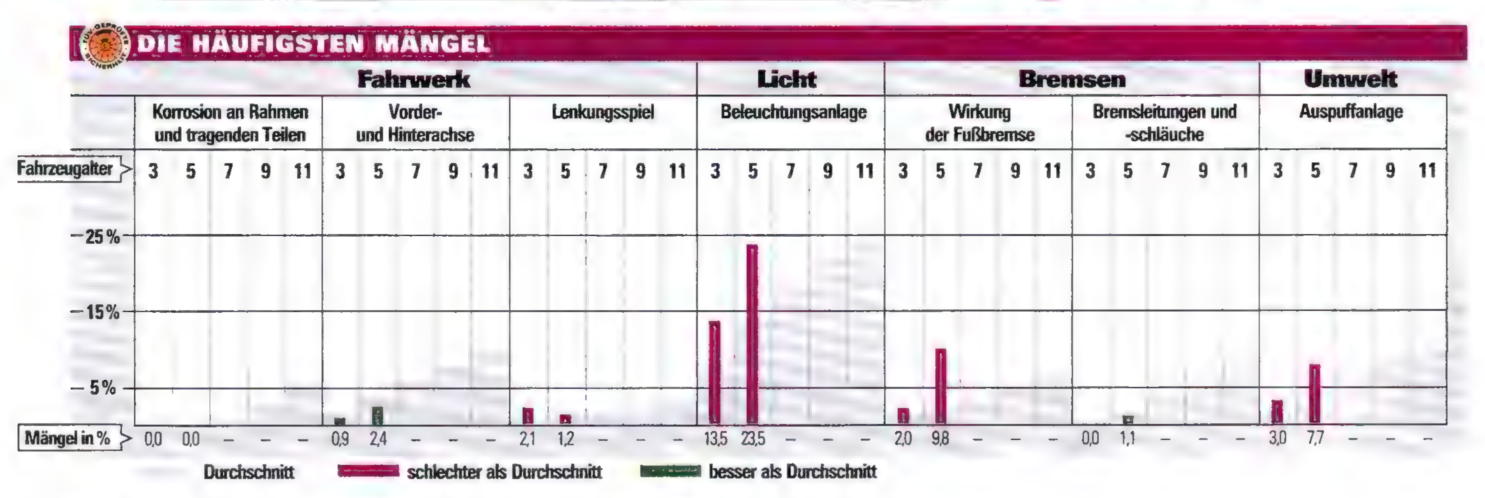
DAT-Preisempfehlung Chrysler Voyager:
Mit **40 200 DM** ist der dreijährige Grand Voyager 3.8 angegeben, **14 450 DM** kostet der fünfjährige 2.5 S

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsschläuche
- stabile Achsen

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Wirkung der Fuß- und Handbremse
- Defekte an der Auspuffanlage

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Empfindlicher als sein Image – Ölverlust und Schwachstellen an der Lenkung und Bremse

Reiche Onkel kommen bekanntlich aus Amerika. Auch der Cherokee stammt aus den USA, doch er macht eher arm

Beliebter Schluckspecht

Er hat alles, kann alles und ist sagenhaft reich: der heiß ersehnte Onkel aus Amerika.

Auch der Jeep Grand Cherokee kann eine Menge, aus den Staaten stammen allerdings nur seine Wurzeln. Unsere Cherokee kommen aus Österreich. Damit erklärt sich auch, weshalb es um die Verarbeitungsqualität besser bestellt ist.

Amerikanisch und großzügig ist lediglich der Verbrauch des Offroaders: Der V8 mit sechs Liter Hubraum und 241 PS sorgt für beachtliche Fahrleistungen und für Dauerparken an der Tankstelle. Der Hersteller gesteht 17,9 Liter zu, mit Bleifuß ist die 20-Liter-Hürde lässig übersprungen.

Der Auftritt des Sechszylinders mit 177 PS ist durchaus standesgemäß, der Verbrauch mit zirka 15 Litern nach wie vor zu hoch. Der genügsamere Turbo-Diesel mit 115 PS ist jedoch mit dem 1,9-Tonner sichtlich überfordert.

Mit 1,76 Meter Höhe macht der Grand Cherokee seinem Namen alle Ehre. Zwar passt er noch in die meisten Parkhäuser, aber längst nicht in alle Waschanlagen. Gewaltig auch der Gepäckraum: 1105 Liter dürfen es sein, selbst bei fünf Passagieren an Bord.

Bleibt ein Problempunkt: Der Grand Cherokee ist der Liebling aller Autodiebe. Die Versicherer quittieren es mit hohen Prämien.

Modellpflege

1993: Einführung in Deutschland
1994: neuer 5.2 Limited V8
1996: Diesel: 2.5-TD-Vierzylinder
1997: Facelift, neue Front und verändertes Heck, 5,9-Liter-V8
1999: Einführung des 4-Liter-Reihensechszylinders und 4,7-Liter-V8
1999: 3.1 TD

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Geländewagen 5-türig, Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4- oder 6-Zylinder-Reihenmotor, 8-Zylinder-V-Motor, Hubraum 2499 bis 5901 cm³, Leistung 85 bis 177 kW (115 bis 241 PS)
Fahrwerk: Allradantrieb, vorn Starrachse, Längslenker, Reaktionsstreben; hinten Starrachse

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	64,3	74,6	55,1	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	28,8	20,7	36,8	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	6,9	4,7	8,1	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Wuchtig im Auftritt und an der Tanke: Jeep Grand Cherokee mit bis zu 241 PS Motorleistung

Fahrwerk

Außer seinem Korrosionsschutz hat der Chrysler in diesem Kapitel nicht viel zu bieten. Ölverlust, erhöhtes Lenkungsspiel und defekte Antriebswellen sind überdurchschnittlich häufig. Außerdem fallen Dreijährige vermehrt mit Defekten an Vorder- und Hinterachse auf.

Licht

Falsch eingestelltes Abblendlicht, Mängel an der vorderen und hinteren Beleuchtung sowie unzuverlässige Blinker moniert der TÜV öfter.

Bremsen

Die Mängelliste in Sachen Bremse ist lang und hässlich. Schadhafte Bremsleitungen und verschlissene Bremsscheiben gehören genauso dazu wie eine unzureichende Wirkung der Fußbremse hinten sowie der Handbremse. Nur Bremskraftregelung und Bremsschläuche können die Prüfer überzeugen.

Umwelt

Kraftstoff- und Auspuffanlage sind im Schnitt weniger mängelbehaftet als bei anderen Autos.

Fazit

Der Grand Cherokee sieht solide aus, hinterlässt bei der Hauptuntersuchung aber nicht diesen Eindruck. Vor allem die Zahl der Fahrzeuge mit leichten Mängeln ist weit überdurchschnittlich hoch. Antriebswellen, Lenkung und Bremsen leiden offenbar unter der hohen Fahrzeugmasse und zeigen überhöhten Verschleiß.

DAT-Preisempfehlung Grand Cherokee:
Für einen Dreijährigen mit 241 PS gibt die Liste **44 100 DM** an, fünfjährig kostet ein Laredo **21 200 DM**

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsschläuche
-

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- verschlissene Bremsscheiben
- defekte Antriebswellen

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter (3, 5, 7, 9, 11 Jahre)

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	2,4	2,5	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,9	1,3	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	11,9	17,9	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	2,4	2,5	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,6	0,4	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	1,0	4,0	–	–	–

Durchschnitt | schlechter als Durchschnitt | besser als Durchschnitt

Foto: K. Kuhnigk

CITROËN SAXO/AX



AX und Saxo mit v
len Schwachstellen,
Mängelquote deutlic
überm Durchschnitt

Extravagante Details sucht man bei diesem Citroën vergeblich. Dafür glänzt er mit ungeahnter Zuverlässigkeit

Klein und erwachsen

Der durchschnittliche Autofahrer verbindet die Marke Citroën noch immer mit hochkomplizierter Technik und einem unheilbaren Hang zu teuren Reparaturen.

Dabei zeigt der AX seit nun 14 Jahren, dass Technik aus Frankreich durchaus funktionieren kann. Seit der 91er Modellüberarbeitung ist er zwar „nur noch" ein Peugeot 106 im anderen Kleid, aber dafür rundum solide.

Ernsthaften Ärger könnte lediglich der 1,1-Liter mit 60 PS machen. Er hat ein Problem mit durchbrennenden Zylinderkopfdichtungen. Schade, sonst ist dieser Motor sparsam (6,0–6,5 l S) und empfehlenswert, auch im Saxo, wo er es bis 98 lediglich auf 54 PS brachte. Wer wirklich nur in der Stadt fährt, für den genügt auch der Einliter (45 PS, 5,8–6,2 l S). Die Diesel rechnen sich dagegen nur für Kilometersammler, wie üblich bremsen hohe Fixkosten die Wirtschaftlichkeit. Allerdings unterstreicht ein Diesel im AX oder Saxo den gemütlichen Charakter dieser Autos.

Modellpflege

1987: Modellstart
1991: Modellreihe überarbeitet
1996: Modellwechsel auf den Saxo, Fahrer- und Beifahrerairbag Serie
1999: Facelift

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine, 3- oder 5-türig
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 954 bis 1587 cm³, 33 bis 87 kW (45 bis 118 PS)
Fahrwerk: Front-, auch Allradantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Drehstabfedern, Längslenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	72,7	74,6	47,7	60,5	39,1	49,5	33,7	40,9	27,0	33,8
leichte Mängel	21,7	20,7	35,5	30,2	40,4	36,5	44,7	40,5	42,5	42,8
erhebliche Mängel	5,6	4,7	16,8	9,3	20,5	14,0	21,6	18,6	30,5	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Citroën Saxo:
Für den dreijährigen Saxo reicht die Preisspanne von **15 950 DM** (VTS mit 118 PS) bis **9500 DM** (X mit 45 PS)

3 Jahre

POSITIV
- kein Rost
- solide Lenkung
- makellose Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
- unzureichende Fußbremswirkung
- fehlerhafte Beleuchtung
- mangelhafte Bremsscheiben

DAT-Preisempfehlung Citroën AX:
Fünfjährige Fashion mit 60 PS kosten bis zu **6450 DM**, elfjährig ist ein AX 11 Tre Classic für **1350 DM** zu haben

5 bis 11 Jahre



POSITIV
- stabile Hinterachse
- ordentliche Rostvorsorge
-

NEGATIV
- unzureichende Bremswirkung
- fehlerhafte Beleuchtung
- mangelhafte Bremsscheiben

Fahrwerk

So perfekt wie beim Saxo ist die Rostvorsorge des AX zwar nicht, aber überdurchschnittlich gut ist sie dennoch. Dafür wird die Vorderachse fünf- und siebenjähriger Typen öfter kritisiert, genauso wie Ölverlust ab dem neunten Jahr. Auch die Antriebswellen sind beim AX bei keinem Jahrgang befriedigend. Der Saxo hat nur in der TÜV-Statistik eine geringfügig schlechtere Mängelquote an der Vorderachse.

Licht

Wie an der Statistik zu sehen ist, sehen AX-Prüfer meistens nichts. Ob Abblendlicht, die Beleuchtung oder Blinker, der AX ist durchgängig in fast allen Jahrgängen schlechter als der Durchschnitt. Der Nachfolger ist allerdings kaum besser: Nur beim Abblendlicht ist der Saxo besser, sonst schlechter als der Schnitt.

Bremsen

Schlechte Fußbremse vorn und hinten, mangelhafte Handbremse und Bremsscheiben. Die Bremsleitungen werden zudem ab dem neunten Jahr überdurchschnittlich oft bemängelt. Das trifft auf die Bremsschläuche schon im fünften und siebten Jahr zu. Danach werden sie wohl getauscht, denn die Mängelquote bei den Neun- und Elfjährigen ist deutlich besser als der Schnitt aller Autos. Der Saxo ist ebenfalls kein Bremsenwunder. Bei ihm sind es aber nur die Wirkung der Fußbremse vorn und hinten sowie der Zustand der Bremsscheiben, die öfter bemängelt werden.

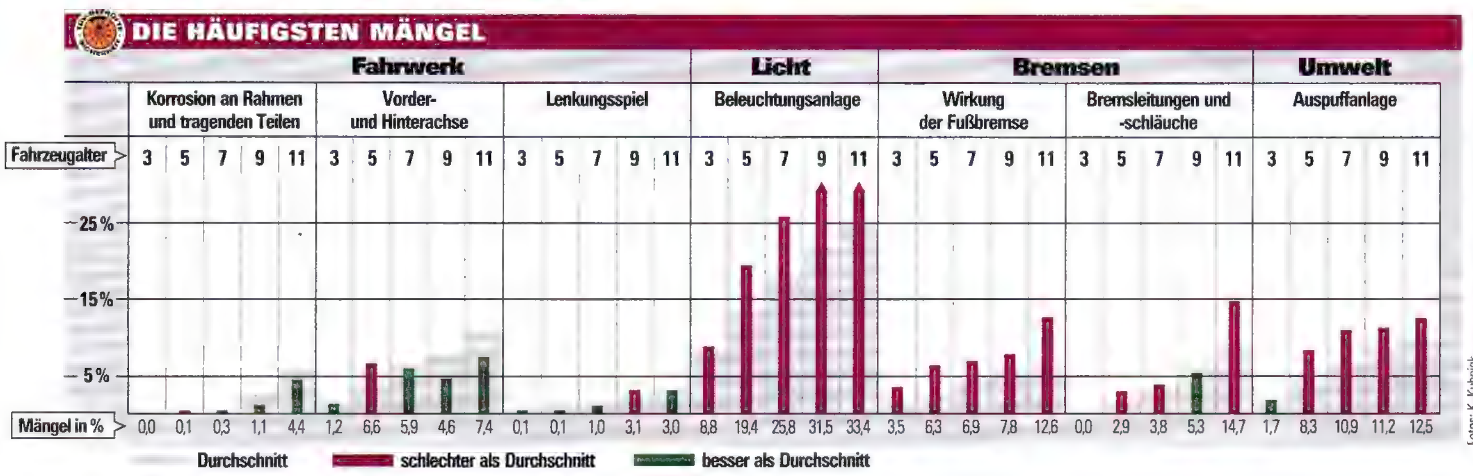
Umwelt

Der Saxo ist solide, während der AX mit dem Auspuff auffällt. Die Beanstandungsquote ist mindestens 30 Prozent höher als im Schnitt.

Fazit

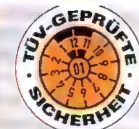
Saxo und AX sind keine TÜV-Freunde. Die Zahl der Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln ist immer größer als beim Durchschnitt, selbst beim erst einmal geprüften Saxo. Vor allem die Ergebnisse in der Bremsenprüfung verstärken den schlechten Eindruck, den Licht- und Fahrwerkstest schon hinterlassen haben.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk

Auto Bild



Zahlreiche Schwachstellen in jedem Alter: Ölverlust, Lenkungsspiel, Bremswirkung

In Deutschland ist der ZX ein Exote. Nachzuvollziehen ist das nicht; denn Platzangebot und Komfort sprechen für ihn

Verkannte Größe

Wer von diesem Citroën avantgardistische Details erwartet, wird bitter enttäuscht. Einzige Hommage an frühere Exzentrik ist der unpraktische Einarmwischer, der weite Flächen der Frontscheibe feucht hinterlässt.

Ansonsten wirkt der Wagen typisch französisch, die Verwandtschaft zum 306 von Peugeot ist spürbar. Allerdings bietet der ZX mehr Platz, auch auf der Rückbank kommen keine Beklemmungen auf. Höchstens die Sitze treffen nicht jeden Geschmack, sie sind etwas zu klein und zu weich, bei größeren Insassen sitzen die Kopfstützen zwischen den Schulterblättern.

Der Kofferraum zeigt bereits in der Schrägheckversion ausreichend Format, als Break wird der ZX zum Leichttransporter. Allerdings neigt diese Version mehr noch als die Limousine zu heftigen Heckschwenks beim Gaswegnehmen in Kurven. Ansonsten aber ist die Straßenlage manierlich, der Geradeauslauf einwandfrei.

Bei den Motoren gibt es ein klares Votum für die Diesel – auch wegen der höheren Zuverlässigkeit. (Die Benziner bereiten öfter Ärger mit der Elektronik.) Die beste Wahl ist der einfache 1,9-Liter-Saugdiesel; der ist trotz nur 64 bzw. 68 PS mit ordentlichem Durchzug gesegnet und mit 5,6 bis 5,9 Liter Verbrauch angenehm sparsam.

Modellpflege

1991: Markteinführung in Deutschland
1992: Diesel im Angebot, dreitürige Version sowie 1,8-l-, 2,0-l-16V
1994: Einführung Kombi Break
1997: Modellablösung durch den Xsara

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Schräghecklimousine oder Kombi
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1360 bis 1998 cm^3, Leistung 47 bis 120 kW (64 bis 163 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Längslenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	65,9	74,6	48,7	60,5	36,8	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	27,6	20,7	35,1	30,2	38,4	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	6,5	4,7	16,2	9,3	24,8	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

Unspektakuläres Gesicht: Der ZX litt unter seiner Verwechselbarkeit wie kein Citroën zuvor

Fahrwerk

Der solide Rostschutz kann über die teilweise ausgeprägten Schwachstellen nicht hinwegtäuschen. Überdurchschnittlich auffällig sind Ölverluste, Mängel der Vorderachse, zu viel Lenkungsspiel und defekte Antriebswellen.

Selten und gesucht: ZX Break

Licht

Beleuchtung vorn und hinten, Abblendlicht und Blinker sind oft schlechter als der Durchschnitt.

Bremsen

Unzureichende Wirkung an Fuß- und Handbremse, anfällige Bremsschläuche und -scheiben – nur die Bremsleitungen halten länger als andere.

Umwelt

Ab dem fünften Jahr ist die Auspuffanlage um 20 Prozent schlechter als beim Durchschnitt.

Fazit

Der ZX ist kein Geheimtipp. Schon dreijährige Typen sind seltener fehlerfrei als andere, siebenjährige Typen scheitern fast doppelt so oft wegen erheblicher Mängel wie der Schnitt.

DAT-Preisempfehlung Citroën ZX:
Ein dreijähriger ZX 2.0i 16V kostet um **14 800 DM**, 7-jährig ist ein 1.4 Reflex für **4450 DM** zu haben

3 bis 7 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Defekte an der Antriebswelle
- unzureichende Wirkung an Fuß- und Handbremse

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

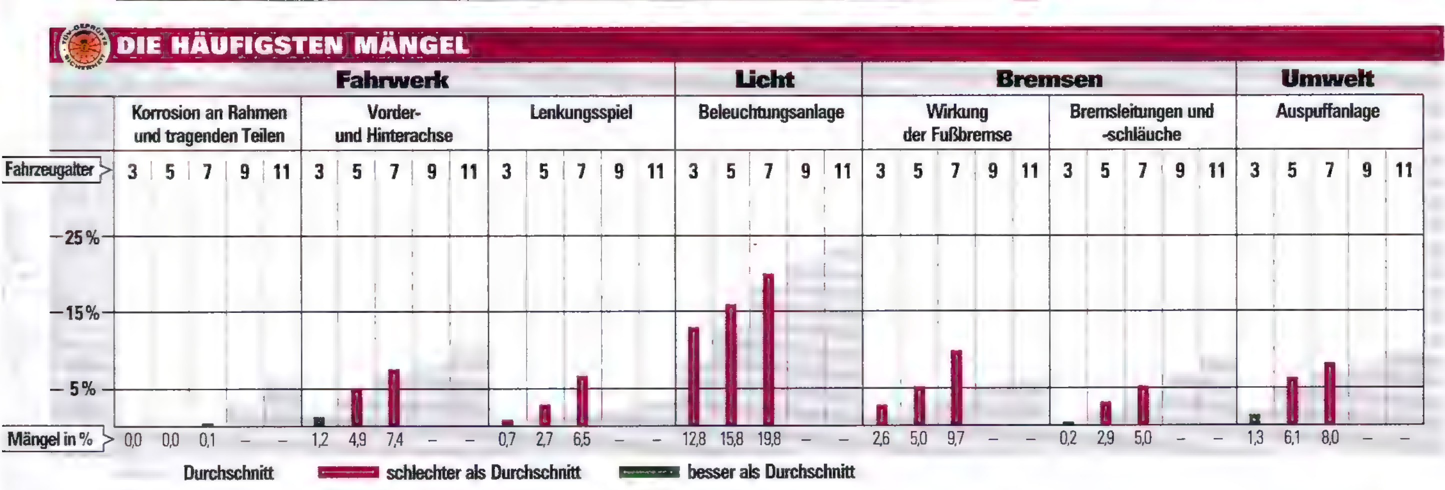
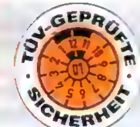


Foto: U. Sonntag

CITROËN XANTIA/BX





BX schlechter als der Durchschnitt – Xantia viel besser, aber Ölverlust nach wie vor

Den einen sollte man vergessen, der andere ist völlig unterbewertet – Citroën war eben immer schon etwas launisch

Hüter der Avantgarde

Das waren noch Zeiten, als ein Citroën zwar Launen hatte wie eine Diva, aber an guten Tagen dem Rest der Autowelt auch meilenweit davonfuhr.

Die Launen lassen sich am ehesten beim BX beobachten, der noch zur alten Garde gehört – Pannen bis zum Abwinken. Deshalb raten wir auch strikt von seiner Anschaffung ab.

Wer es gar nicht lassen kann, sollte wenigstens zu einem der Diesel greifen – die gehen nicht ganz so oft kaputt. Da ist der Xantia schon eher eine Überlegung wert. Auch er ist für eine geräumige Mittelklasse-Limousine erstaunlich preiswert, bietet mit seiner hydropneumatischen Federung einen Fahrkomfort zum Verlieben und ist dabei für einen Citroën außerordentlich zuverlässig.

Mängelhäufungen sind unbekannt, ein paar defekte Generatoren oder Kühlerlüfter gehen als normaler Verschleiß durch. Empfehlenswert sind wie üblich bei Citroën die beiden Diesel, aber auch der 1,8-Liter-Benziner mit 101 bis 110 PS (8,2 l S).

Modellpflege

1983: Einführung Citroën BX
1985: Vorstellung BX Break (Kombi)
1993: Ablösung durch den Xantia
1995: Xantia Break

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Schräghecklimousine oder Kombi 5-türig
Motor: 4- oder 6-Zylinder, 1360 bis 2946 cm^3, 47 bis 140 kW (64 bis 190 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb (BX auch mit Allrad); vorn Dreiecksquerlenker, hinten Längslenker, Federung über Hydropneumatik

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	74,7	74,6	62,6	60,5	38,4	49,5	33,3	40,9	27,9	33,8
leichte Mängel	20,9	20,7	28,8	30,2	44,9	36,5	45,0	40,5	44,9	42,8
erhebliche Mängel	4,4	4,7	8,6	9,3	16,5	14,0	21,6	18,6	26,9	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,1	0,0	0,3	0,1

DAT-Preisempfehlung Citroën Xantia:
Bis zu **23 100 DM** kostet ein dreijähriger Turbodiesel, **12 000 DM** sind für einen fünfjährigen 1.6i zu zahlen

3 bis 5 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen und -schläuche
- langlebige Auspuffanlage

NEGATIV
-
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Defekte an der Handbremse

DAT-Preisempfehlung BX:
Siebenjährige BX TZD mit 90 PS kosten **6050 DM**, elfjährig werden für einen BX 14 RE Classic **1400 DM** fällig

7 bis 11 Jahre

POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- zuverlässige Bremskraftregelung
- solide Bremsschläuche

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- verschlissene Bremsscheiben
- defekte Antriebswellen

Fahrwerk

Perfekte Konservierung am Xantia, überdurchschnittlich gute Rostvorsorge am BX erfreuen Besitzer und Prüfer – bevor sie den Ölverlust sehen. Die Quote ist beim BX sehr hoch und doppelt so schlecht wie im Schnitt. Der Nachfolger ist kaum besser. Auch die BX-Antriebswellen sind um ein Vielfaches schlechter als normal. Da hat der Xantia dazugelernt und ist deutlich besser.



Heute noch gefragt: BX Break als preisgünstiger Lastesel

Licht

Vordere und hintere Beleuchtung sowie die Blinker werden beim BX häufiger bemängelt. Dreijährige Xantia fallen ebenfalls an diesen Stellen auf, sind als Fünfjährige aber besser geworden.

Bremsen

Gute Noten für Bremsleitungen und -schläuche für den Xantia. Auch die Bremsscheiben werden seltener als der Schnitt beanstandet. Probleme gibt es an der Handbremse. Da sammelt auch der BX Minuspunkte, außerdem ist die Wirkung der Fußbremse vom oft unzureichend. Auffällig ist zudem die hohe Mängelquote an den Bremsleitungen der elfjährigen BX, jüngere Typen sind solide.

Umwelt

Kraftstoff- und Auspuffanlage erreichen beim BX nie Durchschnittsniveau, während der Xantia in beiden Jahrgängen gut ist.

Fazit

Der Fortschritt vom BX zum Xantia ist offensichtlich. Der BX ist seltener, der Xantia häufiger mängelfrei als der Durchschnitt. Ganz schlecht sind elfjährige BX, die schon dreimal öfter als verkehrsunsicher eingestuft werden als der Schnitt.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,1	0,3	1,2
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,9	2,2	5,0	7,3	9,2
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,3	1,0	0,9	2,0	4,2
Licht	Beleuchtungsanlage	8,9	9,2	21,6	26,8	30,2
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,2	0,8	3,2	3,3	4,2
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,2	0,9	1,3	3,0	12,2
Umwelt	Auspuffanlage	1,1	4,3	8,8	9,1	10,1

Mängel in % — Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Auto Bild



Junge Modelle noch durchschnittlich, mittlere und alte mit vielen Mängeln

Vorurteile sind dazu da, über den Haufen gefahren zu werden. Beispiel: der schlechte Ruf des großen Citroën

Erhebendes Gefühl

Wer einmal den schwebenden Komfort eines Citroën XM genossen hat, kommt so schnell nicht wieder davon los. Bestechend, wie die schwere Limousine sanft wiegend auch schlechteste Landstraßen bügelt oder geschmeidig um Kurven aller Radien eilt.

Möglich macht es das so genannte hydractive Fahrwerk, dessen Härte der Flüssigkeitsfederung elektronisch gesteuert wird. Vorbehalte gegenüber diesem System sind unbegründet – es arbeitet zuverlässig.

Wenn Fehler am XM auftreten, sind ohnehin eher die Benziner betroffen – oft an Einspritzung oder Zündanlage. Die Diesel dagegen rollen sehr zuverlässig. Vom kleinen Sauger möchten wir aber abraten, seine 82 PS sind für das schwere Schiff unterdimensioniert. Der 2.1 D12 Turbo Kat, wie er ab 93 auf dem Markt ist, bietet indes genügend Kraft und ist mit 6,9 Liter Diesel kaum durstiger als moderne Direkteinspritzer.

Erst recht nicht gemessen an der enormen Transportkapazität: Der Innenraum der Limousine hat Salon-Format, die gigantische Kombiversion, der Break, bietet fast schon das Raumvolumen eines Lieferwagens. Es auszunutzen bereitet keine Probleme, die Hydropneumatik gleicht das Fahrzeugniveau auch unter Beladung stets perfekt aus.

Modellpflege

1989: Vorstellung des XM in Paris
1990: Vierzylinder-Benziner und -Diesel
1991: Einführung Kombi
1992: Turbo-Injection eingeführt
1994: Modellpflege, Einführung Beifahrerairbag
1997: neuer V6-Motor, 190 PS

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine oder Kombi
Motor: 4- und 6-Zylinder-Motoren, 1998–2963 cm³, 60 bis 147 kW (82 bis 200 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Federbeine, Querlenker; hinten Längslenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	71,3	74,6	60,4	60,5	45,3	49,5	37,1	40,9	32,4	33,8
leichte Mängel	23,9	20,7	30,2	30,2	35,1	36,5	41,7	40,5	40,6	42,8
erhebliche Mängel	4,8	4,7	9,4	9,3	19,6	14,0	21,1	18,6	27,0	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1

Fahrwerk

Solider Rostschutz, stabile Antriebswellen und Achsen stehen auf der Habenseite. Negativ und weit überdurchschnittlich fallen Ölverlust und übermäßiges Lenkungsspiel beim TÜV auf.



Raum auf Rädern: XM Break

Licht

Erhöhte Mängelhäufigkeit registrierten Prüfer an der vorderen Beleuchtung und an den Blinkern.

Bremsen

Solide Bremsleitungen und -schläuche, Bremsscheiben und Wirkung der Fußbremse noch mit durchschnittlichem Ergebnis. Erheblich schlechter schneidet nur die Handbremse ab.

Umwelt

Die Auspuffanlage erweist sich als wenig dauerhaft, ab dem fünften Jahr ist mit Reparaturen zu rechnen.

Fazit

Gute Bremsen, mittelprächtiges Licht und gravierende Schwächen im Fahrwerk-Kapitel: Ölverlust und Lenkungsspiel sind deutlich schlechter als der übliche Durchschnittswert.



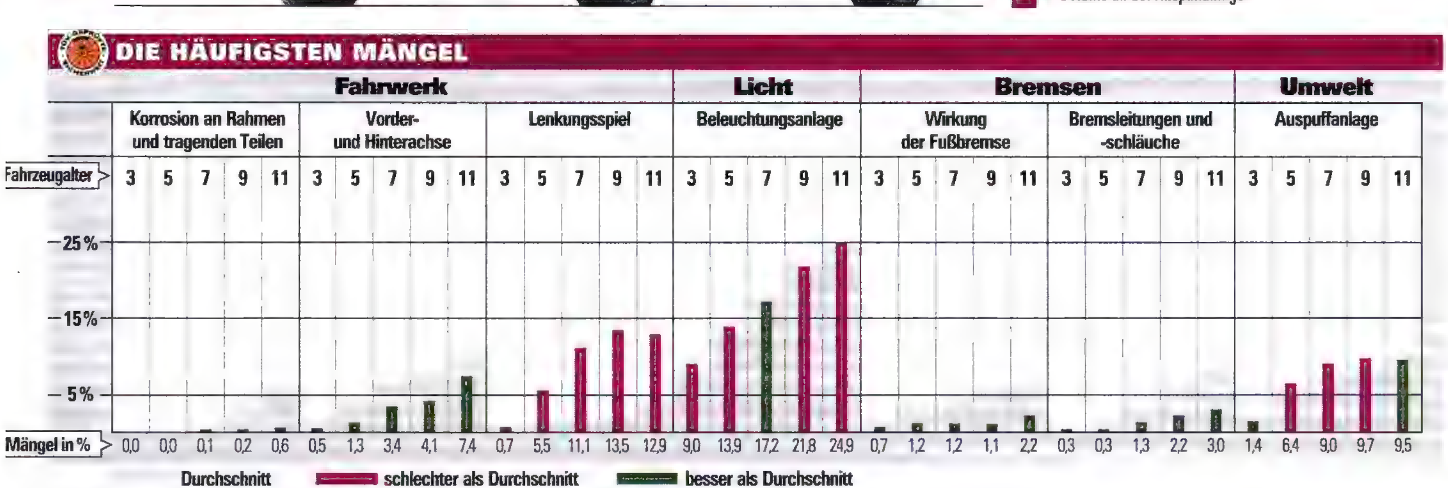
Eigenständige Erscheinung: Modetrends sind dem XM fremd, er bleibt unverwechselbar

DAT-Preisempfehlung Citroën XM:
Dreijährige SX-Kombimodelle stehen mit **27 600 DM** in der Liste, der elfjährige 3.0 kostet **2700 DM**

3 bis 11 Jahre

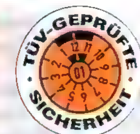
POSITIV
- solide Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche
- ordentliche Fußbremswirkung vorn und hinten

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- erhöhtes Lenkungsspiel
- Defekte an der Auspuffanlage



Fotos: U. Sonntag

DAEWOO NEXIA



Schlechter als der Schnitt – extremer Ölverlust und Schäden an den Achsen

Mit dem Nexia startete die Marke aus Korea in Deutschland. Das Rezept stammte aus Rüsselsheim

Kadett-Kopie aus Korea

Es passiert selten, dass ein in seiner Heimat etabliertes Modell auf einem fremden Kontinent eine neue Karriere startet. Die Rede ist vom Opel Kadett E, der in Form des koreanischen Daewoo Nexia auf unsere Straßen zurückkam.

Aber ohne Erfolg. Trotz optischer Retuschen an Front und Heck sah er altbacken und bieder aus. Auch die Technik des Nexia war eben nach Kadett – und entsprechend veraltet: So zeichnet sich schon der schwächste Motor mit 60 PS nicht gerade durch seine Sparsamkeit aus – 8,7 Liter gibt das Werk als Schnitt an. Tipp: Kräftiger und verbrauchsärmer fährt der 75-PS-Vierzylinder. Der knurrige Klang begleitet alle Motoren. Auch die Verarbeitung des Nexia gibt oft Grund zur Klage. Klappern und Knarren fahren als normale Geräuschkulisse mit.

Positiv dagegen: das Platzangebot. Schon das Schrägheck-Modell schluckt 390 bis 720 Liter Gepäck. Ein wahrer Lademeister ist die Stufenheck-Limousine: 530 Liter – bei Bedarf kann sogar die Rücksitzlehne umgelegt werden.

Eine Überraschung steckt im Fahrwerk: Es wurde von Porsche abgestimmt. Herausgekommen ist biedere Hausmannskost. Mit sicheren Fahreigenschaften zwar, aber nicht sonderlich komfortabel.

Modellpflege

1995: Markteinführung der koreanischen Marke in Deutschland. Nexia als viertürige Stufenheck- oder zwei- bis viertürige Schräghecklimousine. Zwei 1,5-l-Motoren mit 75/90 PS
1996: 60-PS-Motor
1997: Ablösung durch den neu entwickelten Lanos

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Stufen- oder Schrägheck, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1498 cm^3, 44 bis 66 kW (60 bis 90 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Stoßdämpfer

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	62,3	74,6	54,6	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	29,8	20,7	32,8	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	7,9	4,7	12,6	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Schon mal gesehen? Stimmt, der Daewoo Nexia ist ein auf jung getrimmter Opel Kadett E



Fahrwerk

Bisher kaum Rost, doch an Vorder- und Hinterachse gibt es überdurchschnittlich viele Mängel. Auch der Ölverlust am Antrieb ist auffällig und drei- bis viermal höher als üblich.



Lademeister: Daewoo Nexia, viertürig

Licht

Falsch eingestelltes Abblendlicht in beiden Jahrgängen ist typisch. Die Beleuchtung ist insgesamt bei Dreijährigen schlechter als bei Fünfjährigen.

Bremsen

Überdurchschnittlich häufig Mängel an der Fußbremswirkung und einseitige Handbremse registriert der TÜV. Ansonsten solide Ergebnisse.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage wird öfter als normal kritisiert, und der Auspuff der Dreijährigen ist oft schadhaft.

Fazit

Kein Heldenstück beim TÜV: Der Nexia ist seltener mängelfrei als durchschnittliche Autos. Dabei fallen die dreijährigen Typen relativ betrachtet schlechter aus als fünfjährige.

DAT-Preisempfehlung Daewoo Nexia:
Dreijährige GTX-Modelle kosten bis zu **9400 DM**, fünfjährige GL mit 75 PS noch etwa **5800 DM**

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- verschleißfeste Bremsscheiben
- fast makellose Bremsschläuche
- solide Antriebswellen

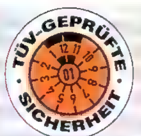
NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Defekte an Vorder- und Hinterachse
- unzureichende Bremswirkung

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	3,2	7,9	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,8	1,0	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	12,1	12,0	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	2,5	3,5	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,2	0,5	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	5,2	4,8	–	–	–

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt



Kein Durchschnittstyp – schon Dreijährige oft mit leichten oder erheblichen Mängeln

Der koreanischen Wiedergeburt des alten Opel Ascona war kein Erfolg beschieden. Verlockend ist nur ihr Preis

Doch ein alter Besen

Neue Besen kehren gut, so sagt man. Doch die Autofahrer erkannten schnell, dass es sich bei dem mit großem Werbeaufwand in den deutschen Markt eingeführten Daewoo Espero nur um einen Nachbau des 88 verblichenen Ascona handelt.

Wer die schwülstigen Stoßstangen vergisst und unvorbelastet die Motorhaube öffnet, fühlt sich tatsächlich in die frühen Achtziger zurückversetzt – dort rumort ein typischer Vertreter Rüsselsheimer OHC-Kultur, 1,8 oder 2,0 Liter groß und 90 oder 105 PS stark. Dabei geht er recht sparsam zu Werke: 8,2 Liter gibt der EG-Verbrauch für den Schwächeren an, nur 7,9 für den Stärkeren. Obendrein genügt Normalbenzin. Ebenfalls nicht gerade super ist das Raumangebot: Vor den Rücksitzen mangelt es an Knieraum. Dafür fällt der Kofferraum groß aus und ist durch die abgesenkte Ladekante gut beladbar.

Fahrverhalten und Fahrkomfort haben im Vergleich zum Ascona gewonnen. Da sage noch einer, Daewoo habe nichts verbessert.

Vielleicht hätten sich die Koreaner auch einmal der typischen Opel-Mängel annehmen sollen, wie undichte Wasserpumpen und infolgedessen Überhitzungsschäden der Motoren. Und auch die Zündelektronik macht beim Daewoo noch Sperenzchen.

Modellpflege

1995: Markteinführung in Deutschland, zwei Motoren mit 90 und 105 PS, eine Ausstattung (CD)
1996: Sondermodell Exklusiv, neue Basismotorisierung 1,5 l, 90 PS
1997: Modellablösung durch den Nubira

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Stufenheck-Limousine 4-türig, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, Hubraum 1498 bis 1998 cm³, Leistung 66 bis 77 kW (90 bis 105 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Stoßdämpfer; Frontantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	63,7	74,6	56,8	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	28,1	20,7	28,1	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	8,2	4,7	15,1	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Bekannte Linie: Der Ascona lässt schön grüßen, da kann auch das vierte Seitenfenster nichts vertuschen

Fahrwerk

Makellose Rostvorsorge spricht für den Espero. Aber dann kommen die Mängel knüppeldick: Schäden an Vorder- und Hinterachse, schwache Lenkung, überdurchschnittlicher Ölverlust – bis auf die soliden Antriebswellen erreicht der Espero in keinem Einzeltest die Durchschnittswerte.

Licht

Falsch eingestelltes Abblendlicht, Defekte an der vorderen Beleuchtung, Mängel bei den Blinkern – nur die Rückleuchten der fünfjährigen Modelle schneiden besser als der Durchschnitt ab.

Bremsen

Hier sieht der Espero wieder etwas besser aus. Bremsscheiben und -trommeln sind überdurchschnittlich solide, die Bremsschläuche sogar makellos. Auch die Bremskraftregelung wird nie kritisiert. Minuspunkte gibt es für die mangelhaften Bremsleitungen, die schlechte Wirkung der Fußbremse hinten sowie die Handbremse.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage ist bei den Fünfjährigen auffällig schlecht, Gleiches gilt für den Auspuff der dreijährigen Kandidaten.

Fazit

Der Daewoo Espero ist nicht besser als der Nexia. Zwar sind mehr Typen mängelfrei, doch es gibt auch mehr Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln. Und wie beim Nexia schneiden die Dreijährigen relativ gesehen schlechter als die Fünfjährigen ab.

DAT-Preisempfehlung Daewoo Espero:
Dreijährig liegt der Espero bei **12 550 DM** (105 PS), fünfjährig gibt es ihn schon für **7950 DM** (90 PS)

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsscheiben
- makellose Bremsschläuche

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- defekte Achsen
- schadhafte Bremsleitungen

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

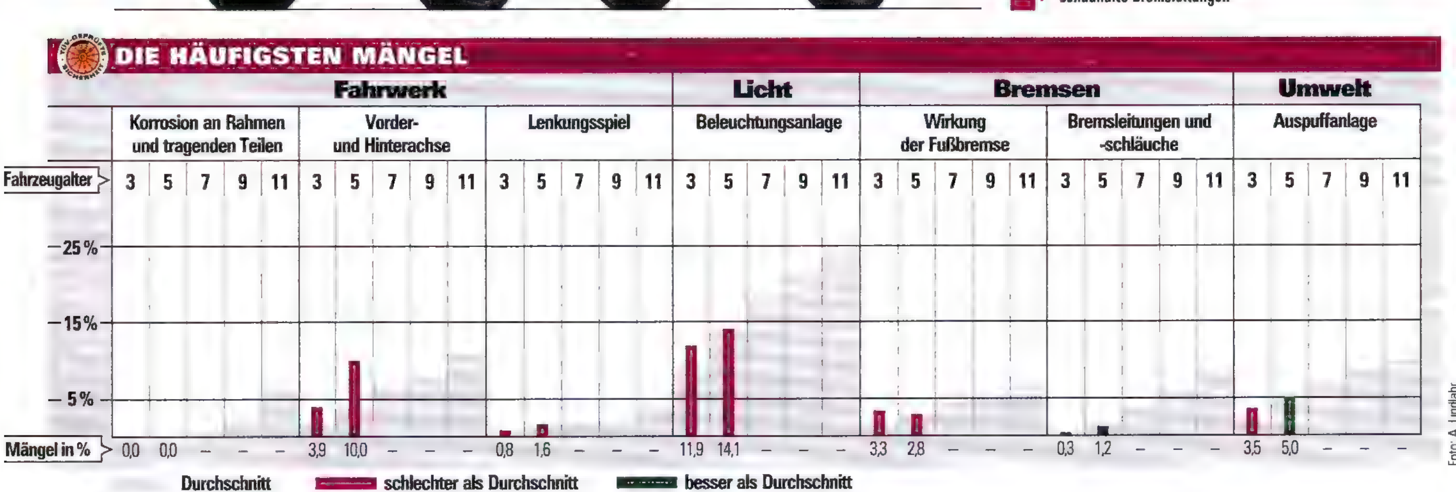


Foto: A. Lindlahr

Auto Bild

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Junge Modelle mit Licht- und Auspuffdefekten, alte Typen erheblich anfälliger

Wie viel Auto braucht der Mensch? Und wie viel Zylinder? Die Antworten von Daihatsu: Cuore

Kleiner Dreierpack

In den Preislisten stand er schon immer ziemlich am Anfang, entsprechend bescheiden ist auch sein Auftritt: Der Daihatsu Cuore ist ein schlichter Einkaufswagen mit robuster Schale. Und der Kern? Der Dreizylinder geht etwas rau zur Sache, auch Beschleunigungs-Wunder sollte keiner erwarten. Dafür aber viel nacktes Blech im Innenraum, eine hakelige Schaltung und eine schwammige Lenkung.

Das Fahrwerk kann da schon stärker punkten: Der Cuore fährt sicher wie ein Kart. Besonders aber punktet er bei der Suche nach Parklücken – er findet fast immer Platz, so eng kann die Parklücke gar nicht sein. Kostverächter ist er keiner, an der Tanke verlangt er nach 5,4 Litern pro 100 Kilometer. Wenig für ein Auto, viel für einen City-Flitzer mit 41 PS. Für mehr als kurze Einkaufstouren taugt auch der Gepäckraum nicht: Das Volumen kann von 98 Litern auf 288 Liter vergrößert werden, für Fond-Passagiere ist dann allerdings kein Platz mehr.

Modellpflege

1985: Modellstart mit Zweizylindermotoren (L 80)
1990: Modellwechsel auf den L 201
1995: Modellwechsel auf den L 501
1996: Fahrerairbag serienmäßig
1999: Modell-Wechsel

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Heckklappe, 4 Sitze
Motor: Dreizylinder-Reihenmotor, 847 bis 989 cm³, 30 bis 41 kW (41 bis 55 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Federbeine, hinten Schräglenker

Fahrwerk

Im Großen und Ganzen schneidet der Cuore in diesem Kapitel gut ab. Viel schlechter als der Schnitt sind Rostvorsorge und Defekte an der Vorderachse elfjähriger Modelle. Gleiches gilt für die Antriebswellen neunjähriger und die Hinterachse fünf- und siebenjähriger Typen.

Licht

Falsch eingestelltes Abblendlicht ist ein überaus typischer Mangel. Die anderen Werte liegen meist dicht am Durchschnitt.

Bremsen

In diesem Kapitel wird nur der älteste Vertreter der Cuore-Baureihe besonders auffällig. Die Bremswirkung der Hinterachse und die Bremsleitungen erweisen sich als Schwachpunkte.

Umwelt

Mängel an Kraftstoff- und Auspuffanlage sind typische Merkmale aller Cuore-Jahrgänge.

Fazit

Neuere Cuore sind solide, mittelalte haben einzelne Schwächen, alte kämpfen mit jedem TÜV-Termin. Abblendlicht und Auspuffanlage sind allerdings in jedem Alter kritisch.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	75,4	74,6	67,0	60,5	56,4	49,5	48,2	40,9	35,1	33,8
leichte Mängel	21,3	20,7	27,0	30,2	34,2	36,5	37,9	40,5	41,4	42,8
erhebliche Mängel	3,3	4,7	6,0	9,3	9,4	14,0	13,8	18,6	23,5	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Daihatsu Cuore (L 501):
Dreijährig kostet der SGX **8400 DM**, mit fünf Jahren parkt ein GL schon für **5550 DM** in der DAT-Liste

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- makellose Bremsleitungen und -schläuche
- fast problemlose Handbremse

NEGATIV
-
- verschleißanfällige Auspuffanlage
- falsch eingestelltes Abblendlicht

DAT-Preisempfehlung Daihatsu Cuore (L 201):
Ein siebenjähriger GLX ist mit **4800 DM** angegeben, **2500 DM** kostet das neunjährige GL-Modell

7 bis 9 Jahre



POSITIV
- solide Bremsschläuche
- fast problemlose Handbremse
- gute Rostvorsorge

NEGATIV
- Defekte an den Antriebswellen
- verschleißanfällige Auspuffanlage
- Mängel an der Kraftstoffanlage

DAT-Preisempfehlung Daihatsu Cuore (L 80):
Mit elf Jahren kostet der Cuore zwischen **1200 DM** (TG 44) und **1900 DM** (CS mit 39 PS)

11 Jahre



POSITIV
- stabile Lenkung
- solide Bremsschläuche
-

NEGATIV
- Rost an Bremsleitungen
- mangelhafte Wirkung der Fußbremse
- Mängel an der Vorderachse

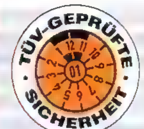
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Fahrzeugalter	3	5	7	9	11
Fahrwerk: Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,1	0,1	0,4	1,2	6,4
Fahrwerk: Vorder- und Hinterachse	1,0	3,1	3,8	6,0	13,0
Fahrwerk: Lenkungsspiel	0,0	0,3	0,6	0,5	0,7
Licht: Beleuchtungsanlage	7,1	8,3	11,3	17,5	21,4
Bremsen: Wirkung der Fußbremse	0,8	1,5	3,2	3,8	11,9
Bremsen: Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,3	1,4	2,2	5,8
Umwelt: Auspuffanlage	5,6	5,9	10,4	7,7	7,9

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt





Kleines Auto mit großen Mängeln wie Ölverlust, Lichtdefekten und Auspuffschäden

Cinquecento heißt „fünfhundert" und wird bei Fiat anders interpretiert als bei Mercedes in Stuttgart

Das Minimum

In Italien ist bekanntlich alles anders. Selbst echte Männer parken in Rom ihren Cinquecento wie selbstverständlich am Bürgersteig, ohne sich dabei unwohl zu fühlen. Warum soll Mann den sportlich angehauchten Zwerg auch Frauen überlassen? Ein straffes Fahrwerk und eine – für diese Klasse – direkte Lenkung machen allen Spaß. Wird er einmal zu flott, schiebt der kleine Italiener stets kontrollierbar über die Vorderachse – und ruft den schlechten Seitenhalt der nur schwach konturierten Sitze in Erinnerung. Schwere Vorbesitzer erkennt man an der nicht besonders strapazierfähigen Polsterung, die meist nach einigen zehntausend Kilometern durchgesessen ist. Freunde südländischer Autos verzeihen das – und begeistern sich an der dazugewonnenen Kopffreiheit. Nicht mal mit Tricks kann der Kofferraum aufgeblasen werden, sein Grundvolumen von 185 Litern reicht nur für den Einkauf eingefleischter Singles. Wer mehr braucht, legt die asymmetrisch geteilte Rücklehne um und stapelt 485 Liter ins Heck.

Weitaus weniger, nämlich nur 6,2 Liter, fehlen nach 100 km Fahrt aus dem Tank, vorausgesetzt, der 55-PS-Motor sorgt für Vortrieb. Er ist wesentlich lebhafter als der 40-PS-Kollege und bringt fast unvernünftige Freude in das sehr vernünftige Auto.

Modellpflege

1993: Modelleinführung in Deutschland
1994: Verkaufsstart „Sporting"
1995: Fahrerairbag serienmäßig
1996: Faltschiebedach lieferbar
1997: Sondermodell „Hobby"
1998: Ablösung durch den Seicento

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2-türig, Heckklappe, 4 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, 899 oder 1108 cm^3, 29 oder 40 kW (40 oder 55 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Sporting und Hobby auch Stabilisator; hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	60,5	74,6	47,3	60,5	40,8	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	31,1	20,7	38,0	30,2	43,5	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	8,4	4,7	14,7	9,3	15,7	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

Fahrwerk

Die alten Fiat-Zeiten sind vorbei, der kleine Cinquecento ist perfekt rostgeschützt und besteht mit null Fehlerpunkten in allen Jahrgängen. Problematisch sind defekte Antriebswellen, schon bei den Dreijährigen überdurchschnittlich oft bemängelt. Ganz extrem schlecht schneidet der Fiat im Kapitel Ölverlust ab. Der Wert liegt bei den drei-, fünf- und siebenjährigen Typen doppelt so hoch wie im Schnitt.

Licht

Darf ein Auto mit so schlechtem Licht auf die Straße? Nur ein einziges Mal bleibt der Zwerg unter dem Durchschnitt: im Abschnitt hintere Beleuchtung der siebenjährigen Modelle. Alle anderen Zahlen für Beleuchtung, Blinker und Abblendlicht sind deutlich schlechter.

Bremsen

Mangelhafte Fuß- und Handbremsen sind typische Erscheinungen. Auch der Zustand der Bremstrommeln und -scheiben macht Prüfer selten froh. Einzig die Bremsleitungen und -schläuche schneiden besser ab.

Umwelt

Wenig Mängel an der Kraftstoff-, dafür umso mehr an der Auspuffanlage bilanziert die Statistik.

Fazit

Schlechtes Licht, ölige Motoren, unsichere Bremsen – der kleine Fiat hat beim TÜV meist keinen großen Auftritt.



Fiat, made in Polen: der Cinquecento, Italiens beliebtester Parkplatzfinder

DAT-Preisempfehlung Fiat Cinquecento:
Dreijährige i.e. Suite mit 40 PS kosten **8350 DM**, siebenjährig ist ein i.e. für **4150 DM** zu haben

3 bis 7 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen und -schläuche
- stabile Radaufhängung

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Fuß- und Handbremse
- Defekte an der gesamten Beleuchtung

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

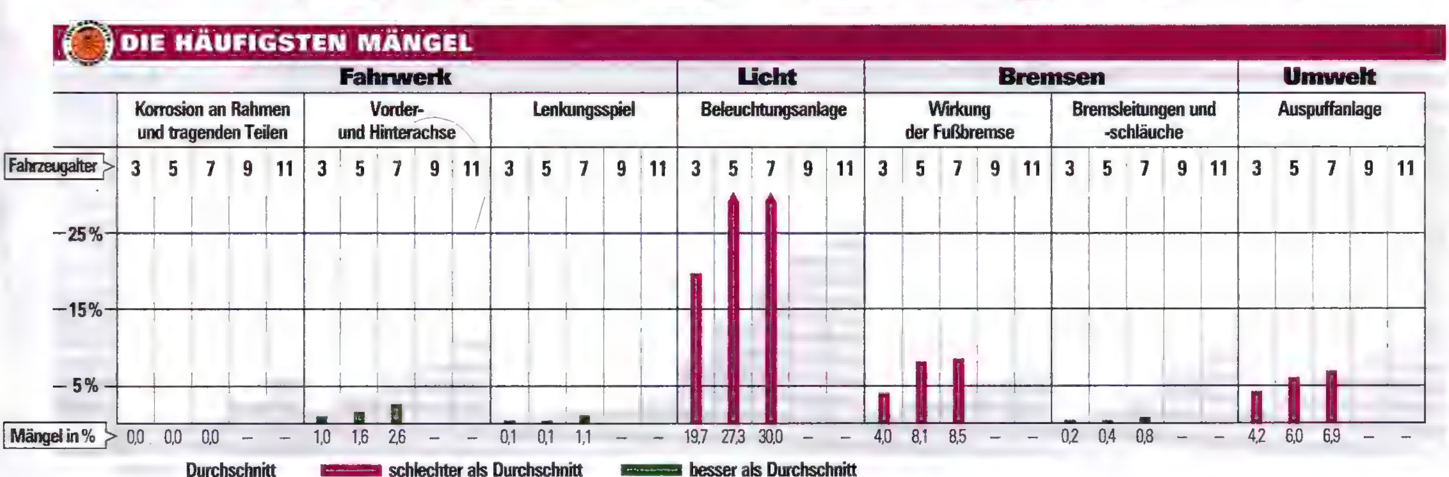
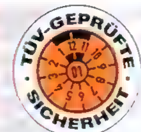


Foto: M. Nvarv

Auto Bild



Der typische Mängelriese bleibt seinem Ruf treu – Fehler in fast allen Teilen

Der Panda: vom Aussterben bedroht. Nur noch wenige Exemplare der einstigen Kult-Kiste rotten still vor sich hin

Die (t)olle Kiste

In den aktuellen Fiat-Preislisten ist der Panda mittlerweile so selten wie der gleichnamige Bär, der Händler liefert die „tolle Kiste" (Werbespruch) noch auf Wunsch. Was nicht sonderlich schade ist; denn bei gebrauchten Italo-Minis ist generell Vorsicht am Platz.

Derzeit rollt auf unseren Straßen kaum noch ein Exemplar, das nicht verrostet ist. Und zwar wirklich an allen erdenklichen Ecken und Kanten. Problemzone auch die Sitze, auf denen längere Strecken eindeutig zur Tort(o)ur werden. Kaum komfortabler ist die bockbeinige Federung, noch nerviger die indirekte Lenkung. Die Windgeräusche der kantigen Karosse duellieren sich mit dem Motorengeheul. Immerhin hat der 55-PS-Vierzylinder, die stärkste Panda-Motorisierung, mit dem Stadtfloh leichtes Spiel.

Weniger leicht tut sich der Fahrer mit dem Getriebe: Ungeübte Lenker wissen nie, welcher Gang nun wirklich eingespannt ist. Ab 91 gab es eine stufenlose CVT-Automatik, die – wenn sie einmal klaglos funktioniert – von ihrer Idee her gut zu einem Stadtauto passt.

Gern sucht ein Panda die Zapfquelle auf. Mit 43 Liter Tankvolumen muss häufig nachgefasst werden, da pro 100 Kilometer zumindest im Stadtverkehr bis zu neun gierige Liter geschluckt werden.

Modellpflege

1980: Markteinführg. 33 kW (45 PS)
1981: Version mit 25 kW (34 PS)
1986: Modellpflege, neue Motoren
1989: Katalysator lieferbar
1991: auf Wunsch stufenloses CVT-Automatikgetriebe
1996: Import eingestellt

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2-türig, Heckklappe, 4 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 764 bis 1108 cm³, 25 bis 40 kW (34 bis 55 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, auch Version mit Allradantrieb, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Starrachse an Blattfedern oder Omega-Achse, Längslenker und Schraubenfedern

Fahrwerk

Ölverlust ist sein Kennzeichen und in allen Jahrgängen unübersehbar. Rost gehört zwar auch zum Panda wie das Fell zum Bären, doch erst die elfjährigen Kandidaten sind heftig befallen. Bleiben noch die Mängel an der Vorderachse erwähnenswert, die ab dem siebten Jahr überdurchschnittlich häufig werden.

Licht

Abblendlicht? Vergiss es, so das TÜV-Ergebnis. Auch die hintere Beleuchtung stellt auf der Mängelskala einsame Negativ-Rekorde auf.

Bremsen

Die Bremsschläuche sind überdurchschnittlich haltbar, Gleiches gilt für die Scheiben. Kritisch sind die Bremsleitungen bei den fünf- und siebenjährigen Modellen, danach wird der Wert deutlich besser. Die Wirkung von Hand- und Fußbremse ist in allen Jahrgängen schlecht.

Umwelt

Mängel an der Kraftstoff- und Auspuffanlage sind typisch und bei Sieben- und Neunjährigen besonders ausgeprägt gegenüber dem Schnitt.

Fazit

Ein TÜV-Sieger war der Panda nie und wird es auch nicht mehr. In zu vielen sicherheitsrelevanten Tests schneidet er schlecht ab. Interessant ist es, dass ältere Modelle oft besser als jüngere bewertet werden. Vermutlich wurde hier bereits in der Werkstatt nachgebessert.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	00,0	74,6	46,7	60,5	35,6	49,5	29,7	40,9	24,0	33,8
leichte Mängel	00,0	20,7	41,4	30,2	48,9	36,5	49,2	40,5	48,2	42,8
erhebliche Mängel	00,0	4,7	11,9	9,3	15,5	14,0	21,0	18,6	27,6	23,3
verkehrsunsicher	00,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,1



Kantiger Kumpel mit Kult-Charakter: Fiat Panda ohne Rost sind mittlerweile schon wieder gesucht

DAT-Preisempfehlung Fiat Panda:
Fünfjährige Panda Young kosten um **4900 DM**, elfjährige Panda 750 L gibt es für **1000 DM**

5 bis 11 Jahre

POSITIV
- standfeste Bremsscheiben
- solide Lenkung
- gute Bremsschläuche

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen
- schlechte Fußbremswirkung

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

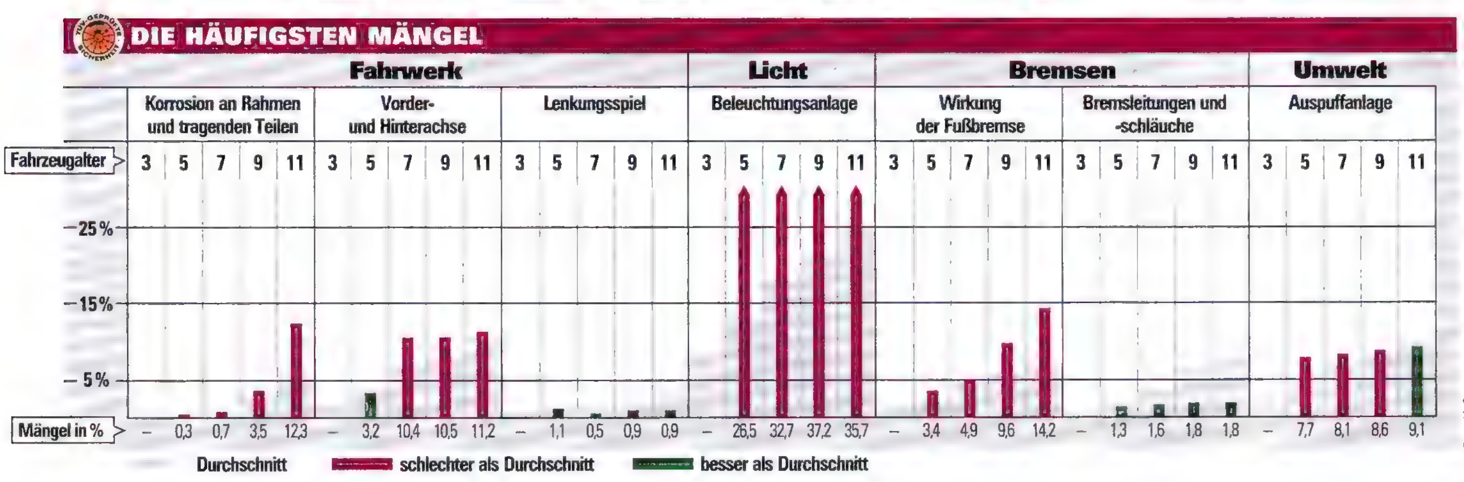


Foto: U. Sonntag





Uno mit Ölverlust und Lichtmängeln – Punto besser, aber schlechter als Schnitt

Zwei Schönlinge: Uno und Punto punkten mit Design, zeigen aber Schwächen bei der Verarbeitung

Europas Nummer eins

Für Fiat bedeutet die Modellreihe Uno/Punto Spitzen-Verkäufe: In Deutschland lange Zeit erfolgreichster Importwagen, in Europa sogar meist die Nummer eins, noch vor dem VW Golf.

An der Verarbeitung kann es indes nicht liegen, denn die fällt traditionell eher lässig aus. Zugegeben, sie wurde besser – dennoch sind defekte Kontrolllampen, lästige Geräusche und unregelmäßige Spaltmaße eher Regel als Ausnahme. Zudem rosten die mittlerweile in die Jahre gekommenen Uno heftigst. Nachfolger Punto ist mit seinen Problemzonen ab Werk eindeutig besser geschützt.

Motorisch fahren Punto-Fahrer gut mit dem 55-PS-Basismotor. Die Fahrleistungen reichen aus, der Verbrauch mit 6,5 Litern im Schnitt darf als zeitgemäß gelten. Im Uno reicht auch der laufruhige 45-PS-Vierzylinder, der günstige Unterhaltskosten bietet.

Ein typisches Fiat-Ärgernis teilen sich Uno und Punto: die hakeligen Getriebe.

Modellpflege

1983: Markteinführung des Uno
1985: Umstellung auf Fire-Motoren
1989: Facelift, Bedienung verbessert
1993: Vorstellung Punto
1997: Modellpflege
1999: neuer Punto vorgestellt

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 999 bis 1698 cm³, 32 bis 98 kW (44 bis 133 PS),
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Federbeine, Querlenker; hinten Längslenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	70,8	74,6	55,6	60,5	37,4	49,5	30,6	40,9	26,0	33,8
leichte Mängel	22,7	20,7	33,8	30,2	45,3	36,5	46,5	40,5	45,6	42,8
erhebliche Mängel	6,5	4,7	10,6	9,3	17,3	14,0	22,8	18,6	28,2	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,1

DAT-Preisempfehlung Fiat Punto:
Der dreijährige GT mit 131 PS kostet bis zu **15 400 DM**, mit sieben Jahren ist ein 55 S mit 55 PS für **5950 DM** zu haben

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- gute Rostvorsorge
- standfeste Bremstrommeln und -scheiben
- solide Lenkung

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Beleuchtung
- Auspuffschäden

DAT-Preisempfehlung Fiat Uno:
Neunjährige Turbo stehen mit bis zu **3750 DM** in der Liste, für **1250 DM** gibt es einen elfjährigen Uno 60

7 bis 11 Jahre



POSITIV
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche
- verschleißfeste Bremsscheiben

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Beleuchtung
- Auspuffschäden

Fahrwerk

Perfekte Rostvorsorge beim Punto, mittelmäßige Arbeit beim Uno – bis auf den elften Jahrgang. Da liegt der Rostwert über dem Schnitt. Überdurchschnittlich schlecht in allen Uno-Jahrgängen sind auch die Mängel an der Vorderachse und der Ölverlust. Der Punto ist zwar das jüngere Auto, hat aber ebenfalls überproportional viele Defekte an der Hinterachse sowie Ölverluste.



Starke Karosserieverwindungen stören die Fahrfreude im Fiat Punto Cabrio

Licht

Fehlerhafte Abblendlichteinstellung, schlechte Beleuchtung, schlechte Blinker – nicht nur vom Uno, auch vom Punto ist die Rede.

Bremsen

Fuß- und Handbremse? Der Punto fällt öfter als durchschnittliche Fahrzeuge durch. Bremsleitungen und -schläuche? Ab dem fünften Jahr überdurchschnittlich schlecht. Nur die Bremsscheiben sind besser als der Schnitt. Das gilt auch beim Uno, zudem sind die Bremsschläuche solide. Dafür erreicht er in den anderen Kapiteln fast nie den TÜV-Durchschnittswert.

Umwelt

Die Uno kämpfen mit Defekten an der Kraftstoffanlage. Der Auspuff ist bei Punto/Uno schlecht und weit vom Schnitt entfernt.

Fazit

Für den Uno läuft die Schrottplatzfrist, die Zahl der Typen ohne Mängel wird im Vergleich zum Durchschnitt immer geringer. Seine typischen Schwachstellen wie Ölverlust, Auspuffmängel und Lichtdefekte hat der Punto geerbt. Deshalb sieht seine TÜV-Statistik nicht viel besser aus.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,6	2,4	7,0
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,2	3,4	6,2	8,6	10,6
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	1,0	0,8	0,9	1,0
Licht	Beleuchtungsanlage	10,2	16,5	31,9	35,4	37,3
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,9	3,5	4,2	7,6	11,8
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,3	2,9	3,4	5,8	6,7
Umwelt	Auspuffanlage	4,6	9,7	9,6	11,1	11,3

Fahrzeugalter; Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: I. Barenschee, K. Kuhnigk

FIAT BRAVO/BRAVA/TIPO





Der Tipo gilt als TÜV-Sorgenkind – Bravo/a sind besser, zum Teil mit gleichen Mängeln

Serienmäßig Beifall gibt es selten: Bravo & Brava bekommen ihn für ihre Form. Weniger für ihre Technik

Der Schein trügt

Aussehen ist Geschmackssache, bei den Bravo/Brava-Brüdern kritisieren nur konservative Geister die gestylte Schale. Das Design setzt sich im Innenraum bis zum gewöhnungsbedürftigen ins Cockpit integrierten Radio fort. Die Materialien wirken teilweise nicht besonders hochwertig, dafür investierten die Italiener viel Hirnschmalz in Detail-Lösungen: Der Beifahrer-Airbag ist zum Beispiel mittels Startschlüssel abschaltbar. Weniger Mühe gaben sich die Fiat-Väter beim Fahrwerk: Im Handling zeigt der kompakte Italiener Schwächen. Auch der Fahrkomfort auf schlechter Straße hat Verbesserungspotenzial: Irgendwas scheppert immer.

Unter der Haube sorgen bereits die 75 PS des Basis-Italieners für ausreichend Temperament, der 100-PS-Selbstzünder spart auf hohem Leistungsniveau. Zudem bieten die in Deutschland nicht so stark verbreiteten Bravo/Brava ein gewisses Maß an Exklusivität in der Kompaktklasse.

Modellpflege

1988: Einführung des Tipo, mit Stufenheck als Tempra

1995: Modellwechsel zum Bravo (2-türig)/Brava (4-türig)

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Heckklappe, 5 Sitze
Motor: Vier- oder Fünfzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1242 bis 1998 cm³, Leistung 51 bis 113 kW (70 bis 154 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, Tempra auch mit Allrad, vorn Federbeine, Querlenker, hinten Längslenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	67,4	74,6	40,5	60,5	35,5	49,5	32,0	40,9	28,1	33,8
leichte Mängel	25,0	20,7	43,8	30,2	45,0	36,5	45,9	40,5	47,0	42,8
erhebliche Mängel	7,6	4,7	15,6	9,3	19,4	14,0	22,0	18,6	24,7	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,2	0,1

DAT-Preisempfehlung Fiat Bravo/Brava:
Rund **18 200 DM** gibt die Liste für einen 2.0 HGT an, **9400 DM** kostet ein fünfjähriger 1.4 S mit 75 PS

3 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- makellose Bremsleitungen

NEGATIV
- Defekte an der Hinterachse
- Mängel an der Handbremse
- Auspuffschäden

DAT-Preisempfehlung Fiat Tipo:
Der siebenjährige 2.0 16V Sport ist mit **7050 DM** angegeben, elfjährig kostet das i.e.-Modell noch **2000 DM**

5 bis 11 Jahre

POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Defekte an Vorder- und Hinterachse
- Mängel an Bremsleitungen und -schläuchen

Fahrwerk

Während Bravo/a ohne Rostbefund sind, zeigt der Tipo keinen optimalen Schutz, bleibt aber noch besser als der Durchschnitt. Weniger gut sieht es an den Achsen aus. So wird die Hinterachse des Bravo/a 16-mal häufiger als der Durchschnitt beanstandet. Auch beim Ölverlust kein Fortschritt: Bravo/a nur Durchschnitt, Tipo erheblich schlechter.



Von wegen Auto-Einerlei: ein echtes Styling-Heck made in Italy

Licht

Der Tipo erreicht in keinem einzigen Prüfkapitel den Durchschnittswert. Besonders mangelhaft schneiden die Blinker und die Einstellung des Abblendlichts ab. Letzteres gilt auch als Schwachstelle der sonst solideren Bravo/a.

Bremsen

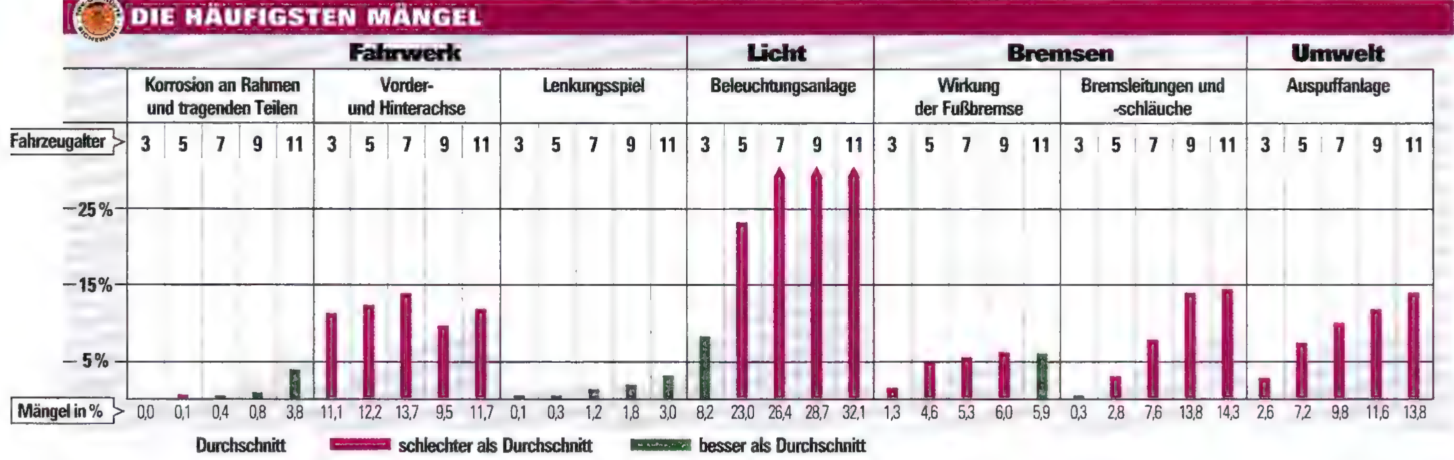
Schlechte Wirkung der Fußbremse vorn, Mängel an der Bremskraftregelung, marode Bremsleitungen, defekte Bremsschläuche, verschlissene Bremsscheiben – der Tipo ist kein guter TÜV-Kandidat. Aber auch Bravo/a sind meist nur durchschnittlich gut, mit Defekten an Handbremse und Fußbremswirkung vorn.

Umwelt

Beide Modelle sind Knatterkisten – die Mängelwerte der drei- bis elfjährigen Auspuffanlagen liegen allesamt über dem Durchschnitt.

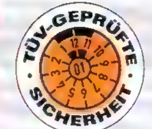
Fazit

Der Tipo schneidet beim TÜV sehr schlecht ab, sein Nachfolger nur wenig besser. Das ist ein schwacher Trost, denn fast acht Prozent der dreijährigen Bravo/a schaffen die TÜV-Prüfung nicht beim ersten Mal.



Fotos: St. Bock, M. Nyary





Erste Marea-Prüfung mit Durchschnittserfolg – Schwächen an den Achsen

Technik und Bodenplatte teilt der Fiat Marea mit Bravo und Brava. Nur ist er geräumiger als seine Geschwister

Der Plattform-Bruder

Plattform-Strategie ist das Zauberwort im modernen Automobilbau. Denn damit lässt sich ein Menge Geld sparen. Kein Wunder, dass auch Fiat diese Strategie fährt, was heißt: Mehrere Modelle teilen sich die gleiche Technik. So ist das Stufenheckmodell Marea unter dem Blech ein doppeltes Lottchen vom kompakten Duo Bravo/Brava, mit dem er auch die Vorzüge teilt.

Zum Beispiel das recht passable Platzangebot im Innenraum. Sogar die Fondpassagiere finden die ausreichende Bewegungsfreiheit für ihre Beine.

Im Marea-Heck geht es eine Stufe geräumiger zu: 430 Liter Kofferraum – das ist Mittelklasse-Format in einer kompakten Limousine. In den Kombi, bei Fiat traditionell Weekend genannt, passen hinten sogar 500 bis 1550 Liter hinein.

Ein guter Kompromiss zwischen straffer Fahrsicherheit und komfortablem Gleiten gelang den Fahrwerksingenieuren.

Motorisch sollten sich Marea-Interessenten möglichst dicht an der Basis orientieren: 1,6 Liter und 103 PS bieten im Alltag ausreichende Fahrleistungen, und der Verbrauch fällt mit 8,3 l/100 km nicht zu hoch aus.

Was negativ auffällt: Vereinzelt lassen sich die Getriebe nur hakelig schalten, die Verarbeitung ist südländisch lässig.

Modellpflege

1996: Markteinführung in Europa

1999: Einführung der Diesel-Direkteinspritzer 105 JTD und 130 JTD mit 105 und 130 PS

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig oder Kombilimousine 5-türig, 5 Sitze
Motor: 4- oder 5-Zylinder-Reihenmotor, Hubraum 1581 bis 2387 cm³, Leistung 55 bis 113 kW (75 bis 154 PS), Frontantrieb
Fahrwerk: vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern; hinten Längslenker, Schraubenfedern

Fahrwerk

Kein Rost, wenig Ölverlust und durchschnittliche Lenkung lassen aufhorchen. Doch Mängel an Vorder- und Hinterachse sowie schadhafte Antriebswellen trüben den ersten Eindruck.



Geräumige Variante: Marea Weekend

Licht

In allen Prüfdisziplinen vom Abblendlicht bis zu den Rückleuchten besser als der Durchschnitt.

Bremsen

Verschlissene Bremsscheiben und schadhafte Bremsschläuche bringen Minuspunkte beim TÜV. Auch die Bremskraftregelung ist fehleranfällig und die Fußbremswirkung vorn öfter ungleich.

Umwelt

Gute Ergebnisse, am Auspuff sogar zehn Prozent besser als der Durchschnitt.

Fazit

Der erste Auftritt des Marea ist gar nicht schlecht und im Wesentlichen durchschnittlich – mit der Tendenz zum Besseren. Bis auf Achsen und Bremsscheiben ohne größere Probleme beim TÜV.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	74,9	74,6	–	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	20,2	20,7	–	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	4,9	4,7	–	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Der Fiat Marea teilt seine Technik mit Bravo und Brava, allerdings leidet er auch an deren Schwächen

DAT-Preisempfehlung Fiat Marea:
Dreijährige kosten zwischen **15 400 DM** (SX 1.6 16V) und **22 100 DM** für ein 100-TD-Kombi-Modell

3 Jahre

POSITIV
- kein Rost
- intakte Beleuchtung
- makellose Bremsleitungen

NEGATIV
- Defekte an Vorder- und Hinterachse
- verschlissene Bremsscheiben
- schadhafte Bremsschläuche

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Fahrzeugalter	Fahrwerk: Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen					Fahrwerk: Vorder- und Hinterachse					Fahrwerk: Lenkungsspiel				
	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11
Mängel in %	0,0	–	–	–	–	5,7	–	–	–	–	0,5	–	–	–	–

Fahrzeugalter	Licht: Beleuchtungsanlage					Bremsen: Wirkung der Fußbremse					Bremsen: Bremsleitungen und -schläuche					Umwelt: Auspuffanlage				
	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11
Mängel in %	6,4	–	–	–	–	1,0	–	–	–	–	0,7	–	–	–	–	1,6	–	–	–	–

Skala: –25 %, –15 %, –5 %

Durchschnitt | schlechter als Durchschnitt | besser als Durchschnitt

Fotos: D. Fortmann

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Durchschnittliche Ergebnisse, doch am Fahrwerk mehren sich die Schwächen

Insgesamt bietet Fiats Bötchen gehobenen Fahrspaß. Leider stören Mängel im Detail den Genuss

Zickige Jolle für zwei

Wer hätte gedacht, dass sich der Fiat Barchetta als Design-Wegweiser entpuppen würde? Inzwischen kopiert selbst BMW – beim Z8 – die Form der Nase. Der Rest ist ebenfalls typisch Roadster: zwei Sitze, ein Faltdach. Dies zeigt sich beim Barchetta gern von der schlechten Seite – es hält nur selten zuverlässig dicht, außerdem hinterlässt es Scheuerspuren auf seinem festen Deckel.

Überhaupt ist es mit der Verarbeitung des Fiat nicht zum Besten bestellt. In den ersten drei Baujahren gab es heftige Probleme: Knisternde Kunststoffteile, schief eingepasste Hauben und Türen, leckende Fensterdichtungen und mit Wasser voll gelaufene Rückleuchten gehören für Barchetta-Fahrer zur Tagesordnung. Das knackige Fahrwerk und die präzise Lenkung sind da lediglich ein schwacher Ausgleich.

Denn auch der agile Vierzylinder (131 PS) läuft nicht immer problemlos. Der Phasenversteller der Einlassnockenwelle funktioniert oft nicht richtig. Der Motor ruckelt dann, nimmt das Gas schlecht an, tuckert fast wie ein Diesel. Bis heute haben die Fiat-Techniker dieses Problem nicht im Griff.

Im Verbrauch überzeugt der 1,75-Liter-Vierzylinder dagegen: Im Drittelmix gibt Fiat 8,5 l/100 km an.

Modellpflege

1995: Modelleinführung in Deutschland, ein 1,8-l-Motor, Fahrerairbag

1997: Beifahrerairbag serienmäßig

1998: Sondermodell Limited Edition

2000: Sondermodell Riviera

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Cabriolet 2-türig, 2 Sitze

Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, Hubraum 1747 cm³, Leistung 96 kW (131 PS)

Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator

Mängeleinteilung

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	70,8	74,6	–	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	24,3	20,7	–	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	4,9	4,7	–	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Barchetta bedeutet kleines Boot – die Seitenansicht erinnert tatsächlich an ein Wasserfahrzeug

Fahrwerk

Das positive Ergebnis vorweg: Der Rostschutz ist perfekt, die Fehlerquote liegt bei null. Es bleiben aber etliche Schwachstellen wie die überdurchschnittlich vielen Mängel an Vorder- und Hinterachse. Auch der Ölverlust beim Antrieb liegt 60 Prozent über dem Schnitt. Das unwesentlich bessere Abschneiden vom Lenkungsspiel und das etwas schlechtere Ergebnis der Antriebswellen liegt in der Toleranz.

Licht

Die Beleuchtung ist durchschnittlich, also weder besonders gut noch schlecht. Die Werte liegen fast immer dicht am Mittelwert.

Bremsen

Hier sammelt der Barchetta Pluspunkte, denn die Fußbremswirkung hinten, die Handbremse und die Bremsleitungen sind besser als der Schnitt. Nicht nennenswert unterm Schnitt sind Bremsschläuche und Bremskraftregelung.

Umwelt

Mängel an der Kraftstoff- und Auspuffanlage sind überdurchschnittlich und damit typisch.

Fazit

Ein schönes Auto mit unschönen Mängeln. Immerhin sehen die Kapitel Licht und Bremsen ordentlich aus. Nur die Schwächen am Fahrwerk bei der ersten Hauptuntersuchung tun weh – denn wie werden diese Ergebnisse wohl bei der nächsten Prüfung aussehen?

DAT-Preisempfehlung Fiat Barchetta:
Bei einer Laufleistung von 52 000 km gibt die Liste einen Preis von **22 000 DM** für den Barchetta an

3 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- makellose Bremsleitungen
-

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Defekte an der Hinterachse
- Auspuffschäden

Die häufigsten Mängel

		Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	–	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	2,6	–	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,3	–	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	7,3	–	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,1	–	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,3	–	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	4,7	–	–	–	–

Mängel in % — Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

FIAT ULYSSE

Auto Bild

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Deutlich schlechter als der Durchschnitt – hohe Quote mit erheblichen Mängeln

Italienisches Flair sucht man vergebens. Der Ulysse ist ein Entwicklungsprodukt von Citroën, Peugeot und Fiat

Italienische Variante

Platz hat er. Und sind alle Sitze ausgebaut, kann es der Ulysse mühelos mit einem Kleintransporter aufnehmen: 3300 Liter Volumen fasst der Laderaum. Alternativ können natürlich auch sieben Personen mitfahren. Typisch Van – fürs Gepäck bleibt kaum Raum.

Motoren-Tipp: entweder den lebhaften Zweiliter-Turbo mit 147 PS oder den bullig-sparsamen 1,9-Turbo-Diesel mit 90 PS (zirka acht Liter). Beide Motoren stammen übrigens von Peugeot – der Fiat-Van ist ein Gemeinschaftsprodukt der Italiener und des französischen PSA-Konzerns.

Egal welche Motorisierung ihren Dienst versieht – das Getriebe schaltet sich fast immer hakelig. Die Werkstatt kann die Schaltung zwar etwas genauer einstellen, doch der Erfolg ist meist von kurzer Dauer.

Angenehmer ist da schon die weiche Federung. Daran gewöhnt man sich schnell, im Gegensatz zu den unterdimensionierten Bremsen: 44,1 Meter brauchte der Ulysse bei einem AUTO BILD-Test, um aus 100 km/h zum Stillstand zu kommen.

Den Rotstift zückten die Fiat-Manager beim Materialeinkauf, wie der Zustand älterer Vans beweist. Der Schaumstoff der Bänke ist schnell durchgesessen, die Konturen der Vordersitze werden rasch weich.

Modellpflege

1994: Debüt auf dem Genfer Salon im März

1998: Facelift und Einführung des 1,8-l-Motors mit 99 PS

1999: Präsentation des JTD-Diesel-Direkteinspritzmotors mit 109 PS

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Großraumlimousine 5-türig, 5 oder 6 Sitze

Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1761 bis 2088 cm³, 73 bis 108 kW (99 bis 147 PS)

Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	55,6	74,6	44,4	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	31,9	20,7	38,4	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	12,5	4,7	17,1	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Fahrwerk

Prognosen zur Rostvorsorge sind nach fünf Jahren noch schwierig, doch zeigt der Ulysse schon erste Ansätze. Die Lenkung wird bei den Dreijährigen sogar 28-mal häufiger als im Durchschnitt beanstandet, Fünfjährige sind fast 15-mal schlechter. Der Ölverlust ist doppelt so hoch wie üblich, und die Antriebswellen sind viel schlechter als der Schnitt.

Licht

Falsch eingestelltes Abblendlicht, Mängel an Scheinwerfern und Rückleuchten sowie defekte Blinker – beim Lichttest stolpert der Ulysse.

Bremsen

Überdurchschnittlich verschlissene Bremsscheiben, eine schlechte Fußbremswirkung hinten sowie einseitig ziehende Handbremse gehören zum Repertoire des Fiat. Die Bremsleitungen werden bei fünfjährigen und die Bremsschläuche bei dreijährigen Typen öfter als im Schnitt bemängelt. Auch die Bremskraftregelung ist fehlerhaft.

Umwelt

Durchschnittliche Fehlerquote an der Kraftstoffanlage, Auspuff etwas besser als der Schnitt.

Fazit

Für ein junges Modell zu viele Mängel: Der Ulysse schneidet deutlich seltener mängelfrei ab als der Durchschnitt. Rund doppelt so viele Ulysse wie im Schnitt haben erhebliche Mängel, und fünfjährig sind einige sogar verkehrsunsicher.



Bescheidene Ausstattung, günstiger Preis: Der Fiat Ulysse ist einer der billigsten Vans am Markt

DAT-Preisempfehlung Fiat Ulysse:
Dreijährige 2.1-Sechssitzer werden bis **31 400 DM** gehandelt, fünfjährige 2.0er mit **17 850 DM**

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- stabile Hinterachse
- standfeste Auspuffanlage
-

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- schwache Lenkung
- verschlissene Bremsscheiben

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

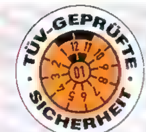
Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,8	2,5	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	14,0	15,4	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	15,1	18,8	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,8	2,2	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,6	0,9	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	1,1	4,5	–	–	–

Fahrzeugalter; Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Foto: S. Krieger





Der Fiesta feiert seinen 25. Geburtstag. Unnötig zu sagen, dass der Kleine noch groß im Gebraucht-Geschäft ist

Kleiner Ford-Schritt

Seit einem Vierteljahrhundert ist er das Normalverbraucher-Auto schlechthin: der Fiesta, Kleinwagen für alle, deren Hobby nicht Golf, Polo oder Reiten ist. Trotz diverser Modellwechsel blieb er immer bürgerlich, wenn auch die direkte Lenkung und das kurvenfreudige Fahrwerk den Sportler markieren. Über dessen Kondition gibt die Motorleistung Auskunft: Die Basis mit 1,1 Liter Hubraum und 50 PS taugt mehr für den City-Marathon, verlangt aber alle 100 km satte sechs Liter.

Sprinter-Star in der Palette ist der 130 PS starke XR2i, dessen Fixkosten nicht nur ein großes Herz verlangen.

Apropos groß: Der Laderaum fasst bei umgelegter Bank bis zu 930 Liter – ein beachtlicher Wert für ein kleines Auto. Ebenso beachtlich ist das ab 1989 angebotene stufenlose Automatikgetriebe: Wer viele Stadt-Kilometer abspult, wird den Komfort bald nicht mehr missen wollen – sofern das Getriebe mitspielt. Besonders zuverlässig arbeitet es leider nicht.

Modellpflege

1976: Modelleinführung
1983: 1. Facelift
1989: Modellüberarbeitung
1992: 2. Facelift
1996: Modellüberarbeitung
1999: 3. Facelift

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor (Benziner oder Diesel), 1097 bis 1796 cm^3, 37 bis 96 kW (50 bis 130 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Einzelradaufhängung, hinten Verbundlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	72,2	74,6	62,9	60,5	51,8	49,5	44,7	40,9	33,3	33,8
leichte Mängel	22,1	20,7	28,4	30,2	34,0	36,5	39,3	40,5	41,3	42,8
erhebliche Mängel	5,7	4,7	8,7	9,3	14,2	14,0	16,0	18,6	25,3	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung Ford Fiesta (Typ JAS/JBS):
Dreijährige 1.3-Ghia-Modelle kosten bis zu **13 300 DM**, fünfjährig steht ein 1.25 Flair für **8600 DM** in der Liste

3 Jahre

POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- geringes Lenkungsspiel
-

NEGATIV
- Mängel beim Abblendlicht
- schlechte Wirkung der Fußbremse
- verschleißanfällige Auspuffanlage

DAT-Preisempfehlung Ford Fiesta (Typ GFJ):
Fünfjährig wird ein 1.6 16V mit **8650 DM** gehandelt, der elfjährige CLX ist bereits für **1200 DM** zu haben

5 bis 11 Jahre



POSITIV
- wenig anfällige Beleuchtungseinrichtung
- gute Bremswirkung
- standfeste Bremsleitungen

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Mängel an der Vorderachse
- Defekte an der Kraftstoffanlage

Alte Modelle mit Rostproblemen und Ölverlust, Auspuffschäden bei jungen Typen

Fahrwerk

Ganz schlimm sehen nur elfjährige Kandidaten von 1989 aus – die Rostquote liegt beinahe doppelt so hoch wie der Durchschnitt. Auch Ölverlust am Antrieb und die Lenkung sind häufig mängelbehaftet. Jüngere Modelle sind durch die Bank deutlich besser. An der Vorderachse registriert der TÜV in allen Altersklassen häufiger als im Schnitt Mängel.

Licht

Beanstandungen an der Beleuchtungsanlage sind zwar relativ häufig, bleiben jedoch insgesamt unter den Durchschnittswerten. Nur die Einstellung des Abblendlichts muss überdurchschnittlich oft beanstandet werden.

Bremsen

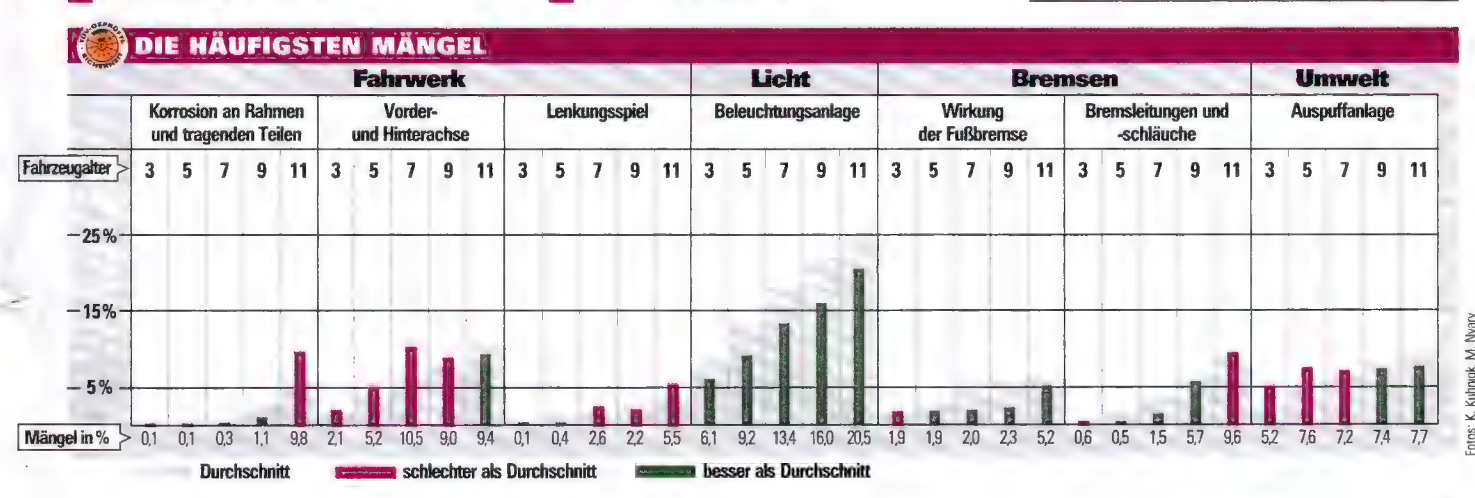
Bremsschläuche und -scheiben sind ab dem neunten Fiesta-Jahr unsicherer als im Schnitt. Leidlich solide schneiden dafür Handbremse und Bremsleitungen ab. Die Wirkung der Fußbremse vorn und hinten zeigt über alle Jahre hinweg eine fast konstante Mängelquote. Bedeutet: Bei jungen Fiesta ist der Wert schlechter, bei älteren besser als der TÜV-Durchschnitt.

Umwelt

Überdurchschnittlich häufig kritisiert der TÜV die Kraftstoffanlage – der Wert liegt ab den siebenjährigen Fiesta über dem Schnitt. Noch extremer wird die Auspuffanlage beurteilt: Bei der ersten TÜV-Prüfung liegt der Wert schon erheblich höher als der Durchschnitt. Danach steigt die Fehlerquote kaum noch an und bleibt konstant. Mit dem Erfolg, dass neun- und elfjährige Prüflinge etwas besser abschneiden.

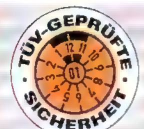
Fazit

Rost, Ölverlust und mangelhafte Bremsschläuche beweisen, dass vor allem alte Fiesta riskante TÜV-Kandidaten sind. Bei jüngeren Modellen sieht die Bilanz etwas besser aus. Aber Vorderachse, Abblendlicht, Bremswirkung und Auspuffanlage bleiben in allen Jahrgängen typische Schwachstellen des kleinen Kölners.



Fotos: K. Kuhnigk, M. Nyary





Alte Escort mit Rostproblemen, jüngere Typen mit Ölverlust und Auspuffschäden

Nie hat er den Erfolg von Golf und Astra geknackt: Der Escort von Ford fährt brav auf der Schiene „gut & günstig"

Eine Frage des Preises

Eigentlich tragisch: 19 Jahre versuchte der Escort, die beiden Klassen-Kollegen aus Wolfsburg und Rüsselsheim einzuholen – vergeblich. Seine Liebhaber fand er dennoch, es sind Freunde des preisbewussten Fahrens. Sie schätzten die Ein-Preis-Strategie – Kombi, Stufen- und Fließheck kosteten gleich viel – und die technische Ausgereiftheit des kompakten Kölners. Wer selbst Hand anlegt, freut sich über die einfache Konstruktion, die kaum Spezialwerkzeug erfordert.

Diesel und Ford waren immer schon zwei Paar Schuhe, die nicht so recht zueinander passten; Benziner sind deshalb die eindeutig bessere Wahl. Da kann auch ruhig der Einstiegsmotor genommen werden, mit 60 PS und 6,9 Litern für 100 Kilometer ist gut fahren.

Sportlicher, aber nicht besonders verwindungssteif ist das Cabrio mit 90 oder 105 PS. Es wird im Alter extrem günstig, da nicht selten Rostprobleme auftreten. Solider: das gut gedämmte Verdeck.

Modellpflege

1979: Start des frontgetriebenen Escort
1986: Modellüberarbeitung
1990: Modellwechsel
1992 und 1995: Modellpflege
1998: Ablösung durch den Focus

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Stufen- und Schrägheck, Kombi, Cabrio, fünf Sitze
Motor: 4-Zyl., 1264 bis 1998 cm^3, 40 bis 162 kW (54 bis 220 PS)
Fahrwerk: Front- oder Allradantrieb, vo. Einzelradaufh., hi. Verbundlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	74,6	74,6	60,6	60,5	47,3	49,5	42,6	40,9	29,4	33,8
leichte Mängel	20,6	20,7	30,2	30,2	37,8	36,5	38,8	40,5	42,2	42,8
erhebliche Mängel	4,8	4,7	9,2	9,3	14,9	14,0	18,6	18,6	28,3	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung Ford Escort:
Dreijährige 1.8i-16V-Kombi-Modelle kosten bis zu **16 000 DM**, neunjährig ist ein 1.3 CL für **3200 DM** zu haben

3 bis 9 Jahre



POSITIV
- solide Bremsleitungen und -schläuche
- gute Beleuchtungsanlage

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- defekte Antriebswellen
- Auspuffschäden

DAT-Preisempfehlung Ford Escort:
Bei den Elfjährigen geht die Preisspanne von **1250 DM** für einen CL bis **3400 DM** für das Cabrio-Modell

11 Jahre



POSITIV
- solide Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Rost an Rahmen und tragenden Teilen
- Auspuffschäden

Fahrwerk

Elfjährige Escort tragen die Rostkrankheit tief in sich, der Mängelwert ist dreimal höher als der Schnitt. Nicht viel besser ist die jüngere Generation, nur Dreijährige sind rostfrei. Auch Defekte an der Vorderachse, zu viel Lenkungsspiel und Ölverlust finden sich in allen Prüfjahrgängen. Nur die Hinterachse erweist sich als relativ standfest.



Namenssache: Der Stufenheck-Escort wurde auch als Orion angeboten

Licht

Das Licht ist gut oder doch zumindest durchschnittlich. Die wenigen Ausreißer in der Statistik entlarven keine typische Schwachstelle.

Bremsen

Auch die Bremsanlage zeigt sich erstaunlich solide. Zwar zieht die Handbremse der Dreijährigen öfter mal einseitig, und die Bremsscheiben werden häufiger beanstandet. Doch die Mängelwerte liegen noch so dicht am Durchschnitt, dass keine bedeutende Auffälligkeit zu erkennen ist. Selbst Elfjährige fallen nur mit mangelhaften Scheiben und schlechter Fußbremswirkung hinten auf.

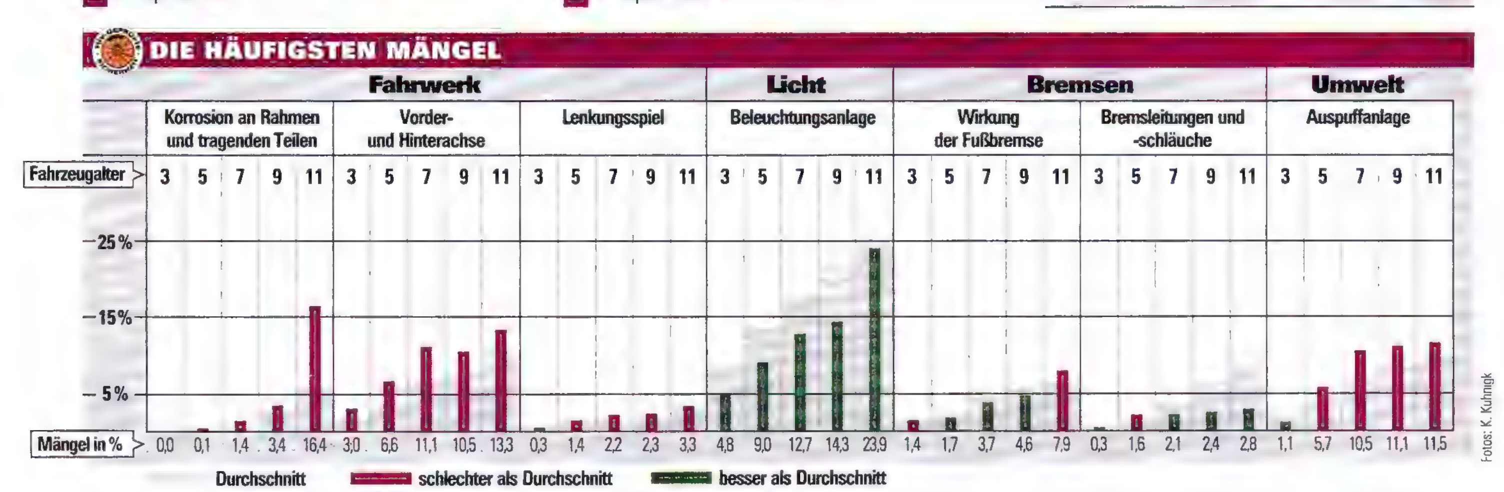
Umwelt

Die Auspuffanlage hält nur der ersten Prüfung stand. Ab dem fünften Jahr steigt die Kurve steil nach oben über den Durchschnitt.

Fazit

Der Escort/Orion ist ein Durchschnittstyp. Der Anteil der Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln ist nur bei den Drei-, Sieben- und Elfjährigen weit größer als der Durchschnitt. Hauptursache sind Korrosion, die zahlreichen Defekte am Fahrwerk und der gravierende Ölverlust.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk



TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Sierra mit Ölverlust, Rost, Auspuffschäden – Mondeo deutlich besser

Der Sierra war eine feste Größe in der Mittelklasse. Der Mondeo hingegen verlor mit der Zeit mächtig an Fahrt

Erfolg von gestern

Wie schafft es eine große Marke wie Ford, innerhalb von ein paar Jahren in die Bedeutungslosigkeit zu sinken? War der Sierra in den Achtzigern noch einer der erfolgreichsten Mittelklässler, wird der Mondeo fast nur von Vertretern bestellt.

Was Sinn macht, denn Fuhrpark-Manager achten auf Kosten. Und die liegen niedrig bei den Kölnern. Beim Sierra sowieso, der wird acht Jahre nach Auslauf auf den Gebrauchthöfen verramscht. Lediglich die Kombis genießen so etwas wie Werterhalt. Wer so etwas als Zweiliter mit Kat (100 PS, 8,5 l S) an Land zieht, bekommt für wenig Geld viel Auto.

Diese Devise passt auch auf den Mondeo, der im Alter einigermaßen zuverlässig bleibt. Vorausgesetzt, man hält sich vom Diesel fern. Dann gilt es nur, den Zahnriemen im Auge zu behalten und den diversen Elektroverbindern ab und zu ein paar Tropfen pflegendes Öl zu gönnen. Ein guter Kompromiss: der 1.8 16V, 115 PS stark und mit 7,7 l S noch sparsam.

Modellpflege

1982: Einführung des Sierra
1987: Facelift, Stufenheck eingeführt
1993: Sierra vom Mondeo abgelöst
1996: Facelift, Fahrwerk überarbeitet
2000: Modellerneuerung

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine und Kombi
Motor: 4- oder 6-Zylinder-Motor, 1598 bis 2935 cm³, 49 bis 162 kW (67 bis 220 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten Federbeine, Längslenker, Querlenker; Sierra Heckantrieb, Mondeo Frontantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	77,3	74,6	59,4	60,5	53,5	49,5	38,2	40,9	31,5	33,8
leichte Mängel	18,7	20,7	31,5	30,2	33,5	36,5	43,5	40,5	45,0	42,8
erhebliche Mängel	4,0	4,7	9,1	9,3	13,0	14,0	18,3	18,6	23,5	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Ford Mondeo:
Dreijährige Modelle mit 170 PS kosten bis zu 20 200 DM, ein siebenjähriger 1.6 CLX mit 90 PS etwa 7100 DM

3 bis 7 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
- Mängel an der Vorder- und Hinterachse
- Auspuffschäden

DAT-Preisempfehlung Ford Sierra:
Neunjährige Cosworth-Modelle kosten bis zu 8500 DM, elfjährig ist ein 1.8 LX mit 80 PS für 1200 DM zu haben

9 bis 11 Jahre



POSITIV
- solide Lenkung
- solide Hand- und Fußbremse
- standfeste Antriebswellen

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Rost an Rahmen und tragenden Teilen
- mangelhafte Bremsleitungen und -schläuche

Fahrwerk

Der Mondeo hat dazugelernt und glänzt beim Rostcheck mit null Fehlern. Der Sierra liegt bei den neun- und elfjährigen Prüflingen erheblich über dem Durchschnitt. Ähnlich düster sieht es an den Achsen aus, und Ölverluste plagen jeden fünften Sierra. Da bleibt der Mondeo noch unterm Schnitt. Doch die Mängel an Vorder- und Hinterachse sind auch bei ihm häufig.

Wenn Mondeo, dann Turnier: Der Kombi hat seinen festen Kundenkreis

Licht

Abblendlicht und Beleuchtung vorn wie hinten werden beim Mondeo öfter bemängelt. Da schneidet der Sierra besser ab, nur beim Blinkertest ist er schlechter als der Schnitt.

Bremsen

Mangelhafte Bremsscheiben, Bremsleitungen und -schläuche plagen neun- bis elfjährige Sierra. Dafür ist die Wirkung der Fuß- und Handbremse immer sehr ordentlich. Auch der Mondeo muss sich dort keine Fehler nachsagen lassen und absolviert alle Bremsentests der drei-, fünf- und siebenjährigen Modelle besser als der Schnitt.

Umwelt

Erhebliche Mängel an der Kraftstoffanlage registriert der TÜV nur beim Sierra. An der Auspuffanlage machen aber beide Ford-Modelle keine gute Figur und sind deutlich schlechter.

Fazit

Wenn schon, dann Mondeo. Der jüngere Ford ist erheblich besser als der Sierra, der in der Gruppe der neun- und elfjährigen Fahrzeuge seltener mängelfrei bleibt als der Durchschnitt.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

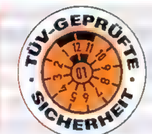
Gruppe	Mangel	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	3,3	7,1
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	2,6	6,2	9,6	12,9	15,6
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,4	0,4	0,6	1,5	1,6
Licht	Beleuchtungsanlage	8,4	15,5	16,2	17,2	21,8
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,8	1,9	3,3	3,7	4,7
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,3	0,3	0,5	10,9	13,9
Umwelt	Auspuffanlage	1,0	7,9	10,2	10,2	11,6

Mängel in % — 25 % · 15 % · 5 %

Durchschnitt · schlechter als Durchschnitt · besser als Durchschnitt

Fotos: K. Kuhnigk, M. Nyary





Ältere Modelle mit Ölverlust, Rost – zweite Version solider bis auf die Bremsschläuche

Der Oberklasse-Ford war im Neuzustand kein Renner. Als Gebrauchter ist er heute ein Schnäppchen

Der große Ladenhüter

Ford und Oberklasse – das ist seit 1985 eine unglückliche Geschichte. Der Scorpio mit Fließheck fuhr am Publikumsgeschmack vorbei. Spätere Versuche, der Modellreihe mit Stufen- und Kombiheck doch noch zum Erfolg zu verhelfen, scheiterten.

Dabei sind die Qualitäten selbst aus heutiger Sicht gar nicht übel. Komfortable Federung, viel Innenraum und ein geräumiges Gepäckabteil (490 bis 960 Liter) zählen zu seinen Pluspunkten.

Die Motoren waren dagegen schon immer alte Eisen. Ob als 1,8-Liter mit 90 PS oder V6 mit 24 Ventilen und 207 PS – zähe Kraftentfaltung und hoher Verbrauch sind die herausragenden Eigenschaften. Die schlappen Dieselmotoren fallen vor allem durch heftiges Nageln auf.

Tipp: Der beste Scorpio ist ein Turnier nach Baujahr 95 (2,3 Liter, 147 PS) – der mit den Glupschaugen. Ausgereift und zuverlässig, gibt es hier viel Auto fürs Geld – in guter alter Ford-Tradition.

Modellpflege

1985: Einführung des Scorpio
1990: Facelift, Einführung Stufenheck
1992: Einführung Kombi
1995: neue Modellgeneration
1998: Scorpio-Produktion eingestellt

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Schräg-, Stufen- oder Kombiheck, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihen- oder 6-Zylinder-V-Motor, 1765 bis 2935 cm³, 51 bis 152 kW (69 bis 207 PS)
Fahrwerk: Heck- oder Allradantrieb; vorne und hinten Einzelradaufhängung

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	75,4	74,6	65,5	60,5	49,2	49,5	40,5	40,9	31,0	33,8
leichte Mängel	20,0	20,7	25,0	30,2	39,4	36,5	42,9	40,5	44,9	42,8
erhebliche Mängel	4,6	4,7	9,5	9,3	11,4	14,0	16,6	18,6	24,1	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Ford Scorpio:
Für **26 600 DM** wird der dreijährige 2.9 V6 Ghia angeboten, **12 850 DM** stehen für den fünfjährigen 2.0 in der Liste

3 bis 5 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Antriebswellen
- gute Wirkung von Hand- und Fußbremse

NEGATIV
- mangelhafte Bremsschläuche

DAT-Preisempfehlung Ford Scorpio:
Mit sieben Jahren hat der 2.9 24V einen Listenpreis von **12 200 DM**, elfjährig ist ein CL für **1300 DM** zu haben

7 bis 11 Jahre



POSITIV
- gute Wirkung der Fußbremse

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen
- mangelhafte Bremsschläuche

Fahrwerk

Während die zweite Scorpio-Auflage keinerlei Rostprobleme kennt, hat das erste Modell ab dem neunten Jahr schlechte Ergebnisse. Achsen, Lenkung und Antrieb zeigen sogar schon bei siebenjährigen Typen mangelhafte Werte. Da ist der Scorpio II durchgängig besser und patzt nur vereinzelt, wie bei den Dreijährigen mit Mängeln an der Vorderachse und mit Ölverlust.

Groß, geräumig und ein zuverlässiger Wegbegleiter: der Ford Scorpio Turnier

Licht

Der Zustand der vorderen Beleuchtung ist für beide Scorpio nicht immer durchschnittlich. Ansonsten fallen nur noch die Blinker der drei- bis siebenjährigen Typen negativ auf.

Bremsen

Der Scorpio II ist in diesem Kapitel beinahe ein Musterschüler. Aber bei den Bremsschläuchen sieht es dafür richtig schlimm aus: Siebenmal so viel Mängel wie der Durchschnitt haben die fünfjährigen Modelle. Auch der ältere Scorpio macht noch eine gute Figur – bis auf drei Fehler: Schlechte Handbremse bei elfjährigen Typen und in allen Jahrgängen mangelhafte Bremsschläuche und -scheiben kritisieren die Prüfer.

Umwelt

Mängel an der Kraftstoffanlage sind häufig, eine Ausnahme bilden nur fünfjährige Scorpio. Und der Auspuff ist ab dem siebten Jahr stets schlechter als beim Durchschnitt.

Fazit

Der zweite Scorpio ist erste Wahl und deutlich solider. Das erste Modell zeigt auch altersbedingt bereits eine lange Mängelliste.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in %

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,4	3,2	10,3
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,9	3,2	8,4	10,5	12,6
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,3	0,3	2,2	4,0	4,9
Licht	Beleuchtungsanlage	7,9	9,4	15,9	17,7	19,3
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,2	0,4	1,3	1,3	1,8
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,9	8,6	4,3	7,2	10,8
Umwelt	Auspuffanlage	0,6	1,7	7,3	10,4	11,4

Fahrzeugalter: 3, 5, 7, 9, 11 — Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: M. Nyary





Der Ford-Beitrag zum Thema Van zeichnet sich vor allem durch Klappern und vergleichsweise kleine Preise aus

Fehlerhaft, aber günstig

Als Technik-Bruder des VW Sharan und des Seat Alhambra hatte der Ford Galaxy stets mit einigen Problemen zu kämpfen. Das Ganze gipfelte in akuter Brandgefahr beim Zweiliter-Benziner wegen einer fehlerhaft montierten Dämmmatte.

Es trifft also wieder die Guten, denn der Zweiliter ist insgesamt das beste Angebot der breiten Motorenpalette – und einer der beiden Ford-eigenen Motoren. Auch der 2,3-Liter stammt aus Köln, der Rest aus dem VW-Regal. Wie der VR6, der aber in Zeiten steigender Energiepreise nur geringe Nachfrage genießt.

Das Käuferinteresse konzentriert sich auf die beiden TDI, die sich ihre Sparsamkeit (sieben bis neun Liter) mit Abstrichen bei der Laufruhe bezahlen lassen. Ansonsten sind sie keine schlechte Wahl, auch wenn das Durchzugsvermögen unter dem hohen Gewicht des Vans leidet.

Daraus sollte übrigens niemand auf eine grundsolide Bauweise schließen. Denn beim Galaxy fallen schon mal Teile ab, und Klappergeräusche sind praktisch unvermeidlich. Interessant ist auch, dass diese Großraumlimousine ab Werk nur fünf Sitze hat. Die Plätze sechs und sieben mussten dazugekauft werden, also bei einer Gebrauchtanschaffung ruhig mal nach der Anzahl der Stühle fragen. Nicht dass jemand zu Hause bleiben muss.

Modellpflege

1995: Markteinführung der Gemeinschaftsproduktion mit VW in Deutschland
1996: Einführung Galaxy 4x4
1997: Einführung TDI mit 110 PS, 2,3-l-Benziner mit 145 PS
2000: Facelift

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Großraumlimousine 4-türig, Heckklappe, 5 bis 7 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihen- (Benziner bzw. Diesel) oder 6-Zylinder-V-Motor, 1896 bis 2792 cm³, 66 bis 128 kW (90 bis 174 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Querlenker; hinten Verbundlenkerachse, Federbeine, Stabilisator; Frontantrieb, auch Version mit Allradantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	71,2	74,6	66,4	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	21,4	20,7	23,5	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	7,4	4,7	10,1	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1



Nur in wenigen Details (Scheinwerfer, Kühlergrill, Radkappen) unterscheidet sich der Galaxy vom Sharan

Fünfjährige deutlich besser als Dreijährige – Schwachstellen bei Lenkung und Licht

Fahrwerk

Makelloser Rostschutz ist bei den Drei- und Fünfjährigen üblich, so auch beim Galaxy. Doch seine Lenkung ist schwach, die Mängelquote liegt acht- bis 13-mal höher als üblich. Dreijährige sind bei Antriebswellen und Vorderachse etwas schlechter als der Schnitt.

Licht

Scheinwerfer, Rückleuchten und Blinker werden öfter als im Schnitt beanstandet. Da fällt das überdurchschnittlich oft falsch eingestellte Abblendlicht der Dreijährigen kaum ins Gewicht.

Bremsen

Bremsscheiben und -schläuche gelten als standfest, doch die Bremsleitungen der Dreijährigen fallen doppelt so oft wie normal mit Mängeln auf. Die Handbremse ist besser als der Schnitt, die Fußbremswirkung vom Durchschnitt, hinten besser.

Umwelt

Null Fehler an der Kraftstoffanlage, der Auspuff ist in beiden Jahrgängen deutlich solider als bei einem Durchschnittsauto.

Fazit

Dreijährige verpassen ein Durchschnittsergebnis, sind seltener mängelfrei. Fünfjährige sind besser, ob ab Werk oder nach Werkstattbesuch: zehn Prozent überm Durchschnitt in der Gruppe der Mängelfreien, 20 Prozent weniger in der Gruppe mit leichten Mängeln. Nur bei Typen mit erheblichen Mängeln liegt der Galaxy etwas schlechter.

DAT-Preisempfehlung Ford Galaxy:
Ein dreijähriges 2.8-Ultima-Modell kostet etwa **34 800 DM**, fünfjährig ist ein CLX 2.0 mit **17 900 DM** notiert

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsschläuche
- standfeste Auspuffanlage

NEGATIV
- schwache Lenkung
- mangelhafte Beleuchtung

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

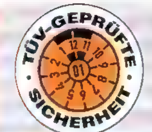
Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,6	1,9	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	6,9	8,8	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	10,4	13,2	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,7	0,8	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,2	0,2	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,6	1,2	–	–	–

Fahrzeugalter; Mängel in %; Achse: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt | schlechter als Durchschnitt | besser als Durchschnitt

Foto: U. Sonntag





In jedem Jahrgang besser als Schnitt – elfjährige Typen aber etwas rostanfällig

Es lebe der Sport – Hondas Civic besetzt unter den Kompakten die Nische des handlichen Flitzers

Stark und schlank

Ein sportliches Image hätten alle gerne. Honda hat es. Vom jahrelangen erfolgreichen Formel-1-Engagement zehren die Japaner auch im Alltag.

Selbst einem braven kompakten Honda wie dem 1,3-Liter-Civic mit 75 PS nimmt man seinen Sportsgeist ab: tiefe Sitzposition, straff abgestimmtes Fahrwerk, knackige Schaltung, kerniger Motorsound und drehzahlgierig wie ein Formel-Renner.

Sportliches Highlight im Programm: der V-Tec-Motor mit 169 PS – ein kleiner Porsche-Jäger –, gebraucht schon zum Volkspreis zu haben.

Civic, das ist aber nicht nur Fahrvergnügen. Im Innenraum ist er enger als Golf und Co, besonders der Kofferraum macht sich mit nur 190 Liter Volumen im Vergleich dünn. Und das gilt für alle Generationen.

Durchweg positiv ist es um die Zuverlässigkeit bestellt. Ein Civic bleibt fast nie liegen. Und wenn der Fahrer auf die Wechselintervalle des Zahnriemens achtet, hält der Motor ewig.

Modellpflege

1987: Einführung der 4. Generation
1990: Modellüberarbeitung, Einführung der V-Tec-Motoren
1991: 5. Modellgeneration
1995: 6. Modellgeneration

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 3- bis 5-türig, 4 bis 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1343 bis 1797 cm³, 55 bis 124 kW (75 bis 169 PS)
Fahrwerk: Front-, auch Allradantrieb; vorn Doppelquerlenker, Schraubenfedern; hinten Längs- und Querlenker

Fahrwerk

Perfekter Rostschutz bis ins siebte Jahr, neunjährige Modelle noch sehr gut, elfjährige etwas schlechter als der Schnitt. Überdurchschnittlich gute Werte für Lenkung und Vorderachse sowie nur geringer Ölverlust. Hohe Mängelquote nur für neun- und elfjährige Typen an der Hinterachse und den Antriebswellen.

Licht

Nur Elfjährige mit überdurchschnittlich schlechten Werten für Rückleuchten und Blinker.

Bremsen

Standfeste Bremsscheiben, solide Bremsschläuche und -leitungen beruhigen die Prüfer. Auch Hand- und Fußbremse mit sehr guten Ergebnissen – kein Jahrgang schlechter als der Schnitt.

Umwelt

Fast perfekte Kraftstoffanlage in allen Jahren und kaum schlechtere Mängelquote als der Schnitt an der Auspuffanlage der Neun- und Elfjährigen.

Fazit

Der Civic ist in jedem Alter und jeder Baureihe überdurchschnittlich mängelfrei und solide. Und er hat in jedem Jahrgang weniger leichte oder erhebliche Mängel als ein Durchschnittsauto.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	80,2	74,6	67,9	60,5	57,6	49,5	48,8	40,9	37,8	33,8
leichte Mängel	16,3	20,7	25,3	30,2	32,4	36,5	36,1	40,5	40,5	42,8
erhebliche Mängel	3,5	4,7	6,8	9,3	10,0	14,0	15,1	18,6	21,6	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung Honda Civic:
Dreijährige Modelle kosten zwischen **12 900 DM** für einen 1.4i und **23 100 DM** für einen CRX mit 160 PS

3 Jahre



POSITIV
- kein Rost
- makellose Bremsleitungen und -schläuche
- sehr gute Wirkung der Fußbremse

NEGATIV
-
-
-

DAT-Preisempfehlung Honda Civic:
Fünfjährige CRX VTi del sol kosten bis zu **17 850 DM**, siebenjährig gibt es den 1.3 mit 75 PS für **6400 DM**

5 bis 7 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- sehr solide Bremsleitungen und -schläuche
- sehr gute Wirkung der Fußbremse

NEGATIV
-
- Defekte an der Hinterachse
- Auspuffschäden bei Siebenjährigen

DAT-Preisempfehlung Honda Civic:
Für neunjährige CRX gibt die Liste bis zu **8800 DM** an, mit elf Jahren kostet ein 1.3 noch **1900 DM**.

9 bis 11 Jahre



POSITIV
- solide Lenkung
- sehr solide Bremsleitungen und -schläuche
- sehr gute Wirkung der Fußbremse

NEGATIV
- Defekte an der Hinterachse
- schadhafte Antriebswellen
- Auspuffschäden

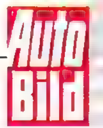
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

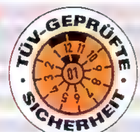
Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,7	5,8
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,8	2,6	4,7	7,9	8,7
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,2	0,3	0,9	1,1
Licht	Beleuchtungsanlage	5,5	10,0	14,3	17,8	25,1
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,5	0,8	1,2	2,0	3,6
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,2	0,3	1,2	1,8
Umwelt	Auspuffanlage	0,6	2,9	5,1	8,7	9,7

Durchschnitt · schlechter als Durchschnitt · besser als Durchschnitt

Fotos: A. Lindlahr





Solide Modelle mit kleinen Schwächen an Antriebswellen, Auspuff und Handbremse

Autos haben eine Persönlichkeit. Wenn auch nicht alle. Beim Honda Accord ist sie eben nur gering ausgeprägt

Der Unauffällige

Was fällt Ihnen zum Stichwort Honda Accord ein? Eben. Und das ist sein Problem, er ist einfach kein charismatischer Selbstdarsteller.

Optisch unauffällig wie in Japan üblich, technisch mit einigen bemerkenswerten Details versehen: etwa Doppelquerlenkern an allen Achsen, die den Honda flink ums Eck wieseln lassen. Vor allem, wenn der 158 PS kräftige 2,3-Liter-Benziner Dienst versieht. Außer der Diesel werkelt unter der Haube – er ist wahrlich kein Temperamentsbolzen und wirkt reichlich antiquiert.

Das Raumangebot wurde im Rahmen des Modellwechsels 98 verbessert, ist aber im Klassenvergleich noch immer klein. Ebenso der Kofferraum: 444 Liter sind im Limousinenheck bestenfalls Durchschnitt. Ist die Heckbank nicht umgelegt, passen in den Aerodeck, wie man bei Honda den Kombi nennt, noch weniger, nämlich nur 419 Liter. Wer Platz braucht, vergrößert den Laderaum und kommt so auf 730 Liter.

Modellpflege

1989: Neuauflage der Modellreihe
1991: Kombi Aerodeck eingeführt
1992: Coupéversion vorgestellt
1993: Einführung der 5. Generation
1998: Einführung der 6. Generation

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, auch Coupé 2-türig oder Kombi, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1850 bis 2259 cm³, 66 bis 156 kW (90 bis 212 PS),
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Federbeine, Doppelquerlenker, Zugstreben, Stabilisator; hinten Doppelquerlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	75,6	74,6	62,2	60,5	55,1	49,5	50,7	40,9	40,7	33,8
leichte Mängel	19,8	20,7	28,7	30,2	33,5	36,5	36,4	40,5	37,2	42,8
erhebliche Mängel	4,6	4,7	9,1	9,3	11,4	14,0	12,9	18,6	22,1	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Honda Accord:
Dreijährig kostet das Coupé 2.2 bis zu **24 400 DM**, mit fünf Jahren gibt es eine Limousine 2.0 für **11 600 DM**

3 bis 5 Jahre



POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche
- solide Lenkung

NEGATIV
- defekte Antriebswellen
- fehlerhaftes Abblendlicht
- mangelhafte Wirkung der Handbremse

DAT-Preisempfehlung Honda Accord:
Siebenjährige Aerodeck-Modelle kosten bis zu **11 300 DM**, elfjährig ist ein 2.0 EX mit 106 PS für **2000 DM** zu haben

7 bis 11 Jahre

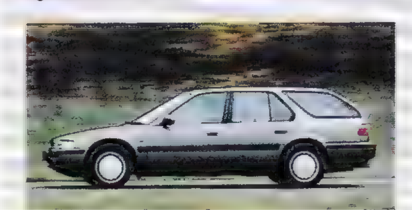


POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche
- geringes Lenkungsspiel

NEGATIV
- defekte Antriebswellen
- Auspuffschäden
- mangelhafte Wirkung der Handbremse

Fahrwerk

Der Rostschutz ist gut. Erst bei elfjährigen Modellen häufen sich Mängel, ohne schlechter als ein Durchschnittsauto zu sein. Lenkungsspiel und Achsen zeigen ebenfalls wenig Befund und liegen zum Teil deutlich unter den Mittelwerten. Allein die Antriebswellen sind bereits ab dem fünften Jahr oder der zweiten Hauptuntersuchung häufiger als üblich defekt.



Selten gesehen: der Aerodeck, wie Honda den Accord-Kombi nennt

Licht

Die Einstellung des Abblendlichts und der Zustand der Beleuchtungseinrichtung werden öfter bemängelt, liegen aber fast immer unter oder noch im Toleranzniveau des Durchschnitts.

Bremsen

Solide Bremsleitungen und -schläuche, standfeste Bremsscheiben und eine beständige Wirkung der Fußbremse vorn und hinten zeichnen den Accord aus. Unbefriedigend ist die Handbremse, deren Wirkung bei fast allen Jahrgängen erkennbar schlechter als beim Durchschnitt ist.

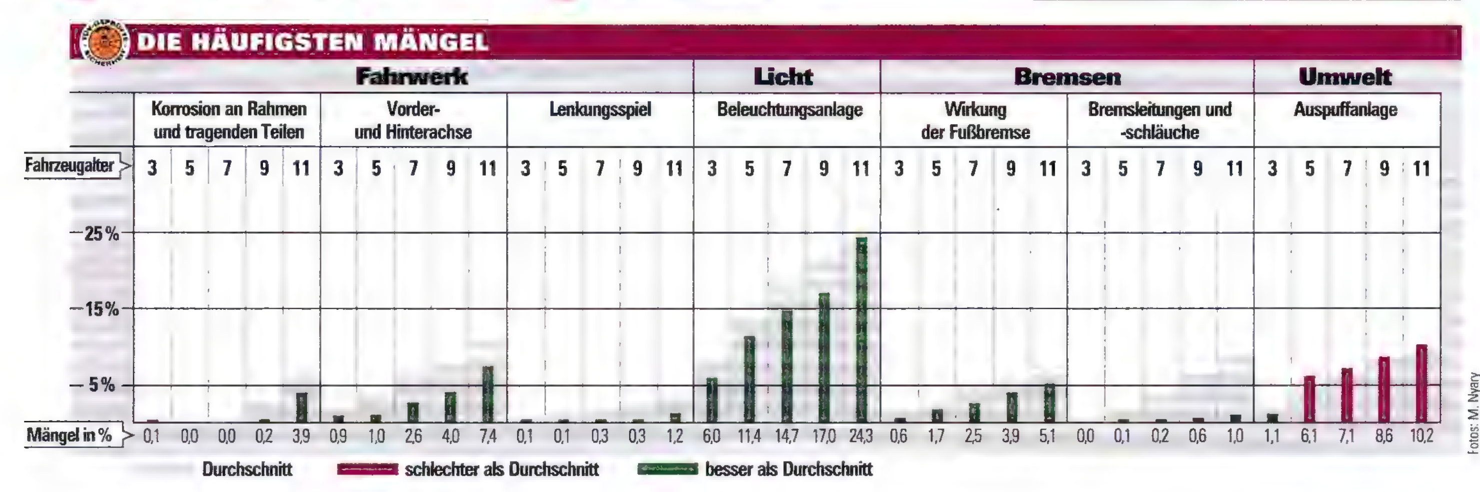
Umwelt

Die Kraftstoffanlage ist über alle Jahre quasi unverwüstlich. Die Auspuffanlage schwächelt dagegen bereits ab dem fünften Jahr und wird häufiger als im Schnitt von Prüfern kritisiert.

Fazit

Der Accord ist ein sehr solides Auto. In allen wesentlichen Prüfpunkten schneidet er überdurchschnittlich ab. Die Fehlerauffälligkeiten an der Handbremse, der Auspuffverschleiß und die Mängel der Antriebswellen liegen nur wenig über dem Durchschnitt.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: M. Nyary

Noch immer ein Geheimtipp: Autos aus Korea. Sie werden rasant besser, nur der niedrige Preis bleibt bestehen

Viel Auto für wenig Geld

Wer einen Hyundai sein Eigen nennt, hat dafür gute Gründe. Prestigedenken ist es nicht – kaum ein Auto erfährt so wenig Achtung. Schuld haben Vorurteile, die mit jeder Modellpflege widerlegt werden. Kurz gesagt: Der Accent gewinnt rasant an Qualität, verliert dabei aber gehörig an Wert. Junge Gebrauchte stehen – im Vergleich zu deutschen Klassen-Kollegen – zu Rekordpreisen beim Händler. Ist er jünger als drei Jahre, lockt noch die Neuwagengarantie.

Der 1999 abgelöste Accent läuft für gewöhnlich klapperfrei, die Verarbeitung hat man im Griff.

Unbeliebt ist der Dreitürer, da der Einstieg in den Fond sehr unbequem ist. Gleiches gilt auch für den Pony. Im Zweifel besser den Fünftürer wählen.

Unter der Haube? Hier ist der Mittelweg angesagt, sprich: 75 PS im Accent, 72 für den Pony. Als komplett kann die Ausstattung bezeichnet werden, selbst im Basis-Modell fehlt nichts wirklich Wichtiges.

Modellpflege

1991: Debüt Hyundai Pony
1992: neuer 1,5-l-Motor
1994: Ablösung durch den Accent
1995: Beifahrerairbag serienmäßig
1999: Modellüberarbeitung

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1299 bis 1495 cm^3, 43 bis 73 kW (59 bis 99 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Längslenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	67,9	74,6	61,0	60,5	42,2	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	26,5	20,7	29,1	30,2	35,3	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	5,6	4,7	9,9	9,3	22,5	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

DAT-Preisempfehlung Hyundai Accent:
Dreijährige Accent GLS 1.5 kosten nach Liste **11 100 DM**, fünfjährig noch etwa **6250 DM** (LS 1.3)

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen und -schläuche
- langlebige Auspuffanlage

NEGATIV
- Defekte der Hinterachse
- fehlerhafte hintere Beleuchtung
- Mängel an der Handbremse

DAT-Preisempfehlung Hyundai Pony:
Siebenjährige Pony GLS mit 83 PS kosten bis zu **3650 DM**, für **2900 DM** ist ein gleich alter LS zu haben

7 Jahre



POSITIV
- solide Bremsschläuche
- standfeste Bremsscheiben
- stabile Antriebswellen

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Mängel an Fuß- und Handbremse
- schadhafte Lenkung

Pony mit erheblichen Mängeln an Bremse und Fahrwerk; der Accent ist etwas solider

Fahrwerk

Der Rostschutz ist bei Pony wie Accent solide. Insgesamt ist der Pony aber deutlich schlechter mit überdurchschnittlich vielen Mängeln an der Vorderachse, Lenkungsspiel und Ölverlust.

Licht

Die Einstellung des Abblendlichts und die hinteren Beleuchtungseinrichtungen fallen bei Pony und Accent gleichermaßen negativ auf.



Kein Renner: Hyundai Accent mit drei Türen. Besser den Fünftürer wählen!

Bremsen

Die schlechte Nachricht zuerst: Beim Pony sind die Wirkung der Fuß- und Handbremse sowie der Zustand der Bremsleitungen stets schlechter als bei einem durchschnittlichen Fahrzeug. Einzig die Bremsschläuche und -scheiben sind deutlich solider. Der Accent schneidet in allen Bereichen besser ab, allein die Handbremse ist seine erkennbare Schwachstelle.

Umwelt

Der Pony liegt bei der Kraftstoffanlage etwas schlechter als der Durchschnitt. Als langlebig gelten bei Pony wie Accent die Auspuffanlage mit erheblich besseren Werten als im Schnitt.

Fazit

Wenn schon Hyundai, dann Accent. Das jüngere Auto ist selbst als fünfjähriger Kandidat deutlich solider als der siebenjährige Pony-Vorgänger. Der fällt mit einer schlechten Lenkung, Ölverlust und den Bremsenproblemen deutlich aus dem Rahmen. Der Accent ist zwar nicht fehlerfrei, doch seine Schwächen sind kaum größer als bei einem Durchschnittsmodell.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

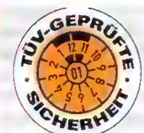
Mängel in % nach Fahrzeugalter

		Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,1	0,0	0,3	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,8	5,6	8,4	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,3	0,4	12,7	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	13,9	15,6	23,4	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	2,3	2,5	5,6	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,2	3,6	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,3	1,2	4,8	–	–

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: D. Fortmann

HYUNDAI LANTRA



TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Kein Vorzeige-Schüler – ab fünftem Jahr erhebliche Mängel an Achsen und Bremsen

Lantra, das ist unauffällige Mittelklasse made in Korea: komplett ausgestattet inklusive drei Jahre Garantie

Unter Wert gehandelt

So richtig hat den Lantra keiner auf dem Zettel. Dabei ist er als Gebrauchter mehr als einen Seitenblick wert, besonders wenn es das rundliche Modell ab 95 ist. Wer ohne Sorgen preiswert von A nach B kommen will, ist im straff gefederten Mittelklasse-Hyundai gut untergebracht. Probleme bereiteten häufig die Achsen, die man besser vor Ablauf der Drei-Jahres-Garantie prüfen lässt.

Unter dem Durchschnitt liegt die Verarbeitung aller Baujahre: Faltige Sitzbezüge und schlechte Spaltmaße gibt es in Serie – der Preis fürs billige Auto.

Gebrauchte Lantra sind echte Sonderangebote, denn die Wertverlustkurve folgt einem Stein im freien Fall. Etwas teurer sind lediglich die begehrteren Kombimodelle. Auch wenn sie mit maximal 890 Liter Ladevolumen nicht gerade zu den Lademeistern zählen. Motorenempfehlung: Der 1,6-Liter mit 116 PS reicht völlig aus. Er brummt zwar kräftig, begnügt sich aber mit maßvollen 7,7 Liter Normalbenzin.

Modellpflege

1991: Markteinführung Limousine
1993: Facelift
1995: Modellüberarbeitung
1996: Einführung Kombi
1997: 2,0-l-Motor für den 1800er

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine oder Kombi mit Heckklappe 4/5-türig, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, Hubraum 1468 bis 1975 cm³, 63 bis 102 kW (86 bis 139 PS)
Fahrwerk: vo. Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabi; hi. Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer; Frontantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	66,9	74,6	57,7	60,5	42,8	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	26,6	20,7	30,5	30,2	34,7	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	6,5	4,7	11,7	9,3	22,4	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	–	0,0	–	0,1

DAT-Preisempfehlung Hyundai Lantra (J-2):
Dreijährige GLS-Kombi-Modelle stehen mit **15 550 DM** in der Liste, den fünfjährigen GL gibt es für **9050 DM**

3 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- makellose Bremsleitungen und -schläuche
- solide Auspuffanlage

NEGATIV
- Mängel an der Hinterachse
- falsch eingestelltes Abblendlicht
- unzureichende Bremswirkung hinten

DAT-Preisempfehlung Hyundai Lantra (J-1):
Für den sieben Jahre alten GLS gibt die Liste **6800 DM** an, neunjährig ist das Modell für **4100 DM** zu haben

5 bis 7 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsschläuche und -scheiben

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Defekte an Vorder- und Hinterachse
- einseitige Wirkung der Handbremse

Fahrwerk

Sehr guter Korrosisonsschutz in allen Jahrgängen spricht für den Lantra. Nicht so die Vorderachse: Die Mängelhäufigkeit liegt bei fünfjährigen Modellen doppelt und bei siebenjährigen dreimal so hoch wie im Durchschnitt. Genauso schlecht ist die Hinterachse, schon dreijährige Typen fallen auf. Auch negativ: defekte Antriebswellen und Ölverlust bei Siebenjährigen.



Gut gerundet, unauffällig gestylt und vor allem günstig: Hyundai Lantra

Licht

Falsch eingestelltes Abblendlicht und extreme Fehlerhäufigkeit an der hinteren Beleuchtung lassen Lantra-Fahrer im Dunkeln stehen.

Bremsen

Die Wirkung der Fußbremse hinten ist in allen Prüfjahrgängen schlecht, vorn nur bei den ältesten Lantra mit sieben Jahren. Negativ fallen auch die Bremsleitungen ab dem fünften Jahr auf, während sich Bremsschläuche und -scheiben meist als langlebig erweisen.

Umwelt

Null Fehler an der Kraftstoffanlage bedeuten einen Pluspunkt. Auch die Auspuffanlage ist solide und wird erst im siebten Jahr auffällig.

Fazit

Der Lantra ist kein Durchschnittstyp. Schon dreijährige Modelle haben überdurchschnittlich erhebliche oder leichte Mängel. Fünf- und siebenjährige Typen werden teilweise sogar als verkehrsunsicher beurteilt. Dabei dürften der schlechte Zustand der Bremsleitungen, die Defekte an Vorder- und Hinterachse sowie der Ölverlust eine bedeutende Rolle spielen.

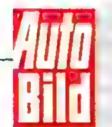
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

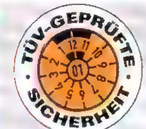
Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,1	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,9	9,6	20,5	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	1,1	1,3	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	15,9	16,7	18,3	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	2,2	2,7	5,6	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,9	2,1	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,5	2,4	6,7	–	–

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: M. Nyary, U. Sonntag





Schwache Lenkung, mangelhafte Bremsleitungen – knapp am Durchschnitt entlang

Selten zu sehen und günstig zu kaufen: der Kia Sephia, ein Familientransporter in zwei Karosserie-Varianten

Koreanisches Taxi

Im deutschen Straßenverkehr ist der Kia Sephia ein Zaungast, in Korea hingegen fast ein Volkswagen, weil er oft als Taxi genutzt wird. Wer keine hohen Ansprüche stellt und auch keinen Diesel wünscht, kann mit dem Sephia glücklich werden. Grundsätzlich gilt für gebrauchte Kia: je jünger, desto besser. Verarbeitung und Materialanmutung wurden in den letzten Jahren verbessert, dazu kommt die Dreijahresgarantie für Neuwagen. Sie geht auch auf weitere Besitzer über.

Rau und laut sind die Attribute aller Kia-Motoren, auch Sparrekorde dürfen keine erwartet werden. Der 1,6-Liter Benziner mit 80 PS verlangt nach 7,3 Litern für die 100-km-Strecke; 8,4 Liter sind es für den 112-PS-Sephia mit 1,8 Liter Hubraum.

Bescheidenheit ist im Kofferraum angesagt: Gerade mal 370 Liter passen in die viertürige Limousine. Wer mehr transportieren möchte, sollte sich auf die Suche nach dem Fließheck machen. Es befördert zwischen 294 und 601Liter – je nachdem, ob die Rückbank umgeklappt ist oder nicht.

Immer gleich: das Cockpit. Ergonomisch nicht beeindruckend, meist ungenau in der Verarbeitung. Echte Begeisterung verdient der Preis: Der Sephia war als Neuwagen billig und ist es dank hohem Wertverlust auch als Gebrauchter.

Modellpflege

1993: Einführung mit 1,6-Liter-Motor mit 80 PS

1996: 1,6-l-Motor wurde vom gleich starken 1,5-l-Motor ersetzt, Einführung der fünftürigen Fließheck-Limousine

1997: neu: Motor mit 1,8 Liter Hubraum und 112 PS

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Fließ- oder Stufenheck, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1498 bis 1793 cm³, 59 bis 82 kW (80 bis 112 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten doppelte Querlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	75,3	74,6	57,7	60,5	56,4	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	19,5	20,7	32,1	30,2	28,9	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	5,2	4,7	10,2	9,3	14,5	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	–	0,0	–	0,1

In Deutschland ein Zaungast, in Korea ein Massenbeförderungsmittel: der Kia Sephia

Fahrwerk

Der Rostschutz sieht bei den Drei- und Siebenjährigen perfekt aus, nur die Fünfjährigen fallen mit einer kleinen Mängelquote auf. Ab dem fünften Jahr häufen sich die Beanstandungen bei den Antriebswellen und der Lenkung. Der Ölverlust ist dafür geringer als üblich, und die Achsen zeigen weniger Mängel als der Durchschnitt.

Licht

Wieder zeigen sich Mängel erst ab dem fünften Jahr: Bei den Rückleuchten liegt die Beanstandungsquote deutlich höher als im Schnitt.

Bremsen

Die Bremsleitungen sind in allen Jahrgängen schadhafter als bei einem durchschnittlichen Auto. Auch die Wirkung der Fußbremse vorn ist schlechter als der Schnitt. Auffällig ist das mäßige Abschneiden der Dreijährigen: Sie erzielen bei der Fußbremswirkung hinten und der Handbremse schlechtere Ergebnisse als ältere Sephia.

Umwelt

Durchschnittliche Ergebnisse bei Prüfung der Kraftstoffanlage und mehr Mängel als üblich am Auspuff in allen Jahrgängen erkennt der TÜV.

Fazit

Ein Durchschnittstyp beim TÜV: Drei- und Siebenjährige sind etwas öfter mängelfrei als der Schnitt, Fünfjährige etwas seltener. Aber: In allen Jahrgängen gibt es überdurchschnittlich viele Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln.

DAT-Preisempfehlung Kia Sephia:
Dreijährige GLX-5-Türer kosten bis zu **10 450 DM**, siebenjährige SLX etwa **4550 DM**

3 bis 7 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Achsen
- solide Bremsschläuche

NEGATIV
- schwache Lenkung
- schadhafte Antriebswellen
- mangelhafte Bremsleitungen

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in %

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	0,0	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,7	2,2	2,7	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,5	2,5	2,7	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	7,1	13,6	18,8	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	2,8	2,6	3,1	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,7	4,0	6,5	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	2,4	7,1	7,5	–	–

Fahrzeugalter: 3, 5, 7, 9, 11 — Achse: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

LANCIA Y 10

Auto Bild

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Hohe Mängelquote, vor allem ab dem siebten Jahr zahlreiche Schwachstellen

Lancias Y 10 schwimmt im Design gegen den Strom. Leider hält er technisch nicht, was er optisch verspricht

Feine Mogelpackung

Dass der Lancia Y 10 eine seltene Erscheinung im Straßenbild ist, mag traurig stimmen. Zumindest, was seine optischen Qualitäten angeht. Er sieht wirklich gelungen aus, auch im modisch gestylten Innenraum.

Lancia, früher Inbegriff des Sportlichen, ist inzwischen die Nobel-Marke unter dem Fiat-Dach, entsprechend vornehm sind die verwendeten Materialien. Sie haben auch ihre Schwächen: Sonderlich robust sind weder Stoffe noch Verkleidungen, nach ein paar harten Jahren sieht der kleine Y 10 schon recht mitgenommen aus.

Dazu kommen häufig zahlreiche Schrammen aus dem Stadt-Nahkampf im dünnen Blech.

In der City fühlt er sich auch wesentlich wohler als auf Autobahnen. Denn der bei hohen Drehzahlen laute Motor führt auf Langstrecke zu Unbehagen im Passagierraum.

Die beste Wahl scheint der 72 PS starke 1,3-Liter-Benziner zu sein. Er zeigt binnen zwölf Sekunden Dreistelliges am Tacho, seine Bremsen sind standfester als im 50-PS-Basismodell.

Bei allen Motorisierungen sind die Getriebe eine traurige Sache. Meist hakelig, sind sie nur von geübten Italo-Liebhabern zu schalten.

Doch wer Italiener nicht bedingungslos liebt, wird wohl auch kaum im Y 10 landen.

Modellpflege

1985: Markteinführung in Europa
1987: Vorstellung der Allradvariante
1989: Modellpflege, Katalysator lieferbar
1993: Facelift an Front, Heck und Innenraum
1995: Modellreihe vom Lancia Y abgelöst

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2-türig, Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1108 bis 1370 cm³, 37 bis 53 kW (50 bis 72 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, ältere Modelle auch Allradantrieb, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Omega-Achse, Längslenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	71,6	74,6	57,8	60,5	39,7	49,5	32,6	40,9	24,8	33,8
leichte Mängel	20,7	20,7	31,8	30,2	46,8	36,5	47,4	40,5	47,1	42,8
erhebliche Mängel	7,7	4,7	10,4	9,3	13,5	14,0	19,8	18,6	28,1	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,1



Schöner Schein: Der Lancia Y 10 sieht deutlich besser aus, als er technisch ist

Fahrwerk

Nur die ersten beiden Jahrgänge glänzen mit perfekter Rostvorsorge. Ab dem neunten Jahr ist die Mängelquote leicht, bei den Elfjährigen stark erhöht. Besonders gravierend sind Defekte an der Hinterachse ab dem fünften Jahr sowie der Ölverlust in fast allen Jahrgängen.

Licht

Lichtpflege scheint für Y-10-Fahrer ein Fremdwort zu sein. Das Abblendlicht stimmt selten, die vordere Beleuchtung wird ab dem siebten, die hintere bereits ab dem dritten Jahr überdurchschnittlich oft bemängelt. Selbst der Blinkerzustand ist bei neun- und elfjährigen Fahrzeugen doppelt so schlecht wie im Schnitt.

Bremsen

Bremsschläuche und -scheiben erreichen ein überdurchschnittlich gutes Niveau. Alle anderen Bremsprüfungen absolviert der Lancia mit schlechteren Ergebnissen, besonders bei der Fußbremswirkung der neun- und elfjährigen.

Umwelt

Mängel an Kraftstoff- und Auspuffanlage sind in allen Jahrgängen überdurchschnittlich zu finden.

Fazit

Der Lancia Y 10 ist kein Tipp. Ab dem siebten Jahr steigt die Quote der Fahrzeuge mit leichten und erheblichen Mängeln so stark an, dass bei den elfjährigen nur noch jeder vierte Prüfungskandidat ganz unbeanstandet bleibt.

DAT-Preisempfehlung Lancia Y 10:
Ein Y 10 Ville aus dem Baujahr 95 kostet um **5500 DM**, elfjährig ist der Y 10 fire mit **1250 DM** angegeben

3 bis 11 Jahre

POSITIV
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche
- verschleißfeste Bremsscheiben

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- unzureichende Wirkung der Fuß- und Handbremse
- Mängel an der Beleuchtung

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

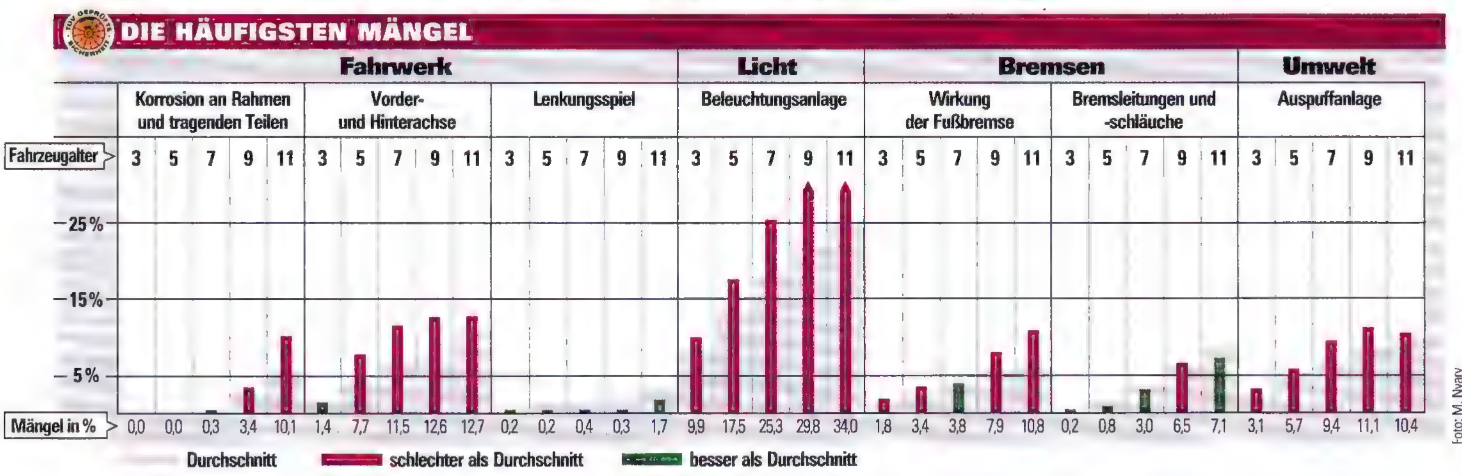
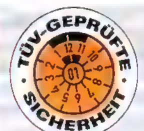


Foto: M. Nyary

MAZDA 121





Insgesamt solide in allen Jahrgängen – Fünf- bis Neunjährige sehr empfehlenswert

Mit Stoffverdeck und kugelrund ist der Japaner mittlerweile begehrt, als Bruder vom Fiesta ein solider Kauf

Mazdas Nesthäkchen

Selten erfährt ein Extra diese Aufmerksamkeit. Der wahre 121 hat nämlich ein Stoffverdeck, im Mazda-Sprachgebrauch „Canvas-Top" genannt. Dessen Verarbeitung steht für das gesamte Auto: passgenau, perfekt und strapazierfähig. Das gilt auch für die Stoffe im Innenraum, die selbst nach Jahren ihre Form nicht verlieren.

Rollt der Kleine, zeigt er in Kurven gute Manieren, abgesehen von unangenehmen Lastwechselreaktionen bei Extremmanövern.

Der Nachfolger der Kultkugel bietet optisches Einerlei, denn er sieht aus wie ein Fiesta und ist es auch. Technisch unterscheidet sich der 121 ab 1996 durch nichts von einem Fiesta.

Zwei Vierzylinder (53 und 75 PS) stehen zur Wahl – der schwächere reicht bereits, verbraucht 6,7 Liter. Der bis 97 gebaute Diesel schluckt 5,9 Liter, lässt es aber an Laufruhe fehlen. Der Haken lauert im Kofferraum: 250 Liter verlangen Genügsamkeit, total normal bei einem City-Flitzer.

Modellpflege

1988: Modelleinführung
1991: neues, rundliches Modell, Version GLX mit Faltschiebedach
1996: neue Modellgeneration auf Basis des Ford Fiesta

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1139 bis 1324 cm³, Leistung 39 bis 55 kW (53 bis 75 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten Torsionskurbelachse, Schraubenfedern, Stabilisator

Fahrwerk

Die jüngste Generation ist perfekt rostgeschützt, der Vorgänger überdurchschnittlich. Sogar der Uralt-121 ist besser als ein Durchschnittsauto konserviert. Trotz technisch verschiedener Generationen schneidet der Mazda bis auf zwei Ausnahmen (Antriebswellen bei Drei- und Rost bei Fünfjährigen) besser als der Durchschnitt ab.

Licht

Nicht schlimm, aber nicht so überzeugend wie das Fahrwerk – ab dem fünften Jahr häufen sich die Defekte an Abblendlicht und Beleuchtung.

Bremsen

Ausgerechnet die Dreijährigen fallen mit Mängeln an Fußbremse, Bremsschläuchen und -scheiben auf. Die Bremsleitungen sind ab dem siebten und die Handbremsen ab dem neunten Jahr auffällig.

Umwelt

Der Auspuff der drei- und siebenjährigen Typen gilt als anfällig. Gleiches gilt für die Kraftstoffanlage der sieben- und neunjährigen Modelle.

Fazit

Der 121 ist ein solides Auto. Vor allem die Baureihe fünf bis neun Jahre hat echte Steherqualitäten und ist überdurchschnittlich oft mängelfrei.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	72,2	74,6	66,5	60,5	59,3	49,5	46,2	40,9	36,1	33,8
leichte Mängel	22,9	20,7	26,9	30,2	31,5	36,5	38,6	40,5	43,3	42,8
erhebliche Mängel	4,9	4,7	6,5	9,3	9,2	14,0	15,2	18,6	20,6	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Mazda 121 (JASM/JBSM):
Dreijährige haben eine Preisspanne von **9950 DM** (1.3 LX) bis **12750 DM** für den GLX Canvas mit 75 PS

3 Jahre

POSITIV
- kein Rost
- solide Lenkung
- öldichter Motor und Antrieb

NEGATIV
- verschlissene Bremsschläuche
- mangelhafte Fuß- und Handbremse
- Auspuffschäden

DAT-Preisempfehlung Mazda 121 (DB):
Fünfjährige GLX Ginza mit 72 PS kosten bis zu **9950 DM**, neunjährig wird ein LX mit 53 PS für **4200 DM** gehandelt

5 bis 9 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche

NEGATIV
- mangelhafte Bremsleitungen
- Defekte an der vorderen Beleuchtung
- Mängel an der Kraftstoffanlage

DAT-Preisempfehlung Mazda 121 (DA):
Zwischen **1300 DM** (121 L) und **1650 DM** für den 121 Canvas Top LX liegt der DAT-Listenpreis

11 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche

NEGATIV
- mangelhafte Bremsleitungen
- unzureichende Wirkung der Fuß- und Handbremse
- Defekte an der vorderen Beleuchtung

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

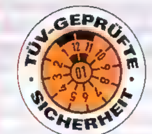
Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,3	0,2	1,5	3,2
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,2	0,7	1,3	3,0	4,2
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,1	0,2	0,2	0,7
Licht	Beleuchtungsanlage	5,3	13,2	17,2	22,7	24,8
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	2,6	1,5	2,7	4,3	6,9
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	1,1	0,3	1,5	4,3	6,1
Umwelt	Auspuffanlage	5,3	2,7	7,9	7,8	9,6

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: St. Bock, K. Kuhnigk, M. Nlvary





Musterschüler bei der Hauptuntersuchung – überdurchschnittlich oft völlig mängelfrei

Die Vernunft auf Rädern hat eine Nummer: 323. Mazdas Kompaktwagen ist eines der solidesten Autos im Feld

Der echte Kumpel

Unauffälliger geht's nimmer. In jeder Hinsicht. Mazda 323: die gute Nummer für den Alltag. Aufsehen erregen war nie sein Anliegen; zufrieden sollten sie sein, die 323-Käufer, und das gelang in mehreren Variationen. Limousine, Kombi, Schräg- und Stufenheck, Front- oder Allradantrieb – für jeden Zweck das passende Modell.

Nur einmal machte Mazda eine Ausnahme und schlug über die (Design-)Stränge: Mit dem 323 F, einer Mischung aus Coupé und fünftüriger Schrägheck-Limousine. Den F gab es auf Wunsch sogar mit kleinem, aber durstigem V6-Motor.

Allen 323 gemeinsam: Sie sind gut verarbeitet, robust und extrem zuverlässig, federn aber eher unbeholfen und klingen knurrig in den Ohren.

Kostverächter sind sie nach heutigem Maßstab alle nicht mehr: 6,9 Liter sind im Schnitt schon beim Einfach-323 mit drei Türen, 1,3 Litern und 73 PS fällig. Aber was ist schon etwas mehr Benzingeld, wenn man es bei Reparaturen einspart?

Modellpflege

1985: Einführung des frontgetr. 323
1989: Neuauflage der Modellreihe
1994: erneuter Modellwechsel
1998: Wechsel auf das aktuelle Modell

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Schräg-, Stufen- oder Kombiheck
Motor: 4-Zyl.-Reihen- oder 6-Zyl.-V-Motor, 1324 bis 1998 cm³, 41 bis 136 kW (56 bis 185 PS)
Fahrwerk: Front- oder Allradantrieb, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Längs- und Querlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	83,0	74,6	71,5	60,5	60,8	49,5	48,0	40,9	39,6	33,8
leichte Mängel	14,3	20,7	23,1	30,2	31,4	36,5	39,8	40,5	41,7	42,8
erhebliche Mängel	2,7	4,7	5,4	9,3	7,8	14,0	12,2	18,6	18,7	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Mazda 323 (Typ BA):
Um die **20 600 DM** kostet ein dreijähriger 323 F 2.0 GT, für **9550 DM** gibt es das fünfjährige Modell Youngster

3 bis 5 Jahre



POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
- defekte Antriebswellen

DAT-Preisempfehlung Mazda 323 (Typ BG):
Das siebenjährige 1.9i-GT-Modell hat einen Listenpreis von **9050 DM**, elfjährig kostet ein Diesel rund **1350 DM**

7 bis 11 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche

NEGATIV
- schadhafte Bremsleitungen
- defekte Antriebswellen

Fahrwerk

Fast perfekte Rostvorsorge bei dem jüngeren Typ der drei- bis fünfjährigen 323, der Vorgänger ab sieben Jahre schneidet etwas schlechter ab. Doch insgesamt sieht das Fahrwerkkapitel gut aus. Wenig Probleme an den Achsen, solide Lenkung und überdurchschnittlich wenig Ölverlust. Nur die Antriebswellen sind ab dem fünften Jahr häufiger verschlissen.



Japaner im Jogging-Anzug: der sportlich angehauchte Mazda 323 F

Licht

Die Einstellung des Abblendlichts ist in beiden Generationen häufig mangelhaft. Vordere und hintere Beleuchtung sind bei jüngeren Typen noch gut, erst ab dem neunten Jahr steigt die Fehlerquote deutlich über den Schnitt.

Bremsen

Die drei- und fünfjährigen Modelle überzeugen bei Bremsleitungen, -schläuchen und -scheiben sowie der Wirksamkeit der Handbremse. Und selbst die Fußbremse ist vorn durchschnittlich und hinten etwas besser. Der alte 323 ist fast genauso gut. Doch seine Bremsleitungen sind überdurchschnittlich schlecht und die Bremsschläuche nur wenig besser als der Schnitt.

Umwelt

Alle Mängelwerte bei Kraftstoff- und Auspuffanlage sind besser als beim Durchschnitt.

Fazit

Der 323 ist das Volumenauto von Mazda und entsprechend solide. Vor allem jüngere Typen haben kaum Schwachstellen. Die älteren Modelle sind bis auf einige wenige Mängel ebenfalls meist noch überdurchschnittlich gut.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,1	0,0	0,1	1,0	4,6
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,3	1,6	1,7	3,5	5,5
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,0	0,1	0,2	0,5
Licht	Beleuchtungsanlage	5,2	8,7	14,5	22,9	24,6
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,8	1,6	2,1	3,2	4,1
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,3	2,5	5,8	11,6
Umwelt	Auspuffanlage	1,0	3,8	6,0	8,0	9,0

Fahrzeugalter: 3, 5, 7, 9, 11 Jahre; Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: M. Nyary

MAZDA 626

Fast schon ein alter Musterknabe – der 626 ist in jedem Alter eine Empfehlung

Er machte Mazda erfolgreich und unzählige Familien mobil: der 626, einer der robustesten Japaner

Ein wahres Laufwunder

Der 626 hätte das Zeug zum Fluchtfahrzeug für Bankräuber. Er sieht unauffällig aus – niemand könnte den Japaner beschreiben. Er gilt als absolut zuverlässig und lässt seinen Fahrer (fast) nie hängen. Dass er auch als Gebrauchter gefragt ist, macht den 626 für die Zeit nach der Haft interessant.

Auch Fuhrparkleiter, Familienoberhäupter und alle, die viele Kilometer abspulen, schwören auf den geräumigen Japaner, der auch als Limousine viel Platz bietet. Der aktuelle Kombi mit 1500 Liter Kofferraum-Inhalt (bei umgelegter Bank) ist selten günstig zu finden – und erst seit 98 am Markt.

Ein echter Sprit-Sparer ist der Diesel-Direkteinspritzer DITD, dessen 90 PS ein bäriges Drehmoment unterstreicht.

Schlimm wird es nur, wenn Reparaturen anstehen. Die 626-Ersatzteile sind alles andere als billig, mehr als Bremsen und Auspuff wird aber auch selten fällig. Unzuverlässigkeiten dürfen sich Fluchtfahrzeuge einfach nicht leisten.

Modellpflege

1983: 626 mit Frontantrieb
1987: Modellwechsel, Kombi
1992: neues Modell, Kombi unverändert
1997: Wechsel zum aktuellen Modell
1998: neuer Kombi

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Fließ-, Stufen- oder Kombiheck, 5 Sitze
Motor: Vier- oder Sechszylinder, 1840 bis 2497 cm³, 44 bis 121 kW (60 bis 165 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Federbeine, hinten Längs- und Querlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	83,2	74,6	72,1	60,5	61,7	49,5	50,0	40,9	42,4	33,8
leichte Mängel	14,1	20,7	21,4	30,2	27,6	36,5	35,8	40,5	40,6	42,8
erhebliche Mängel	2,7	4,7	6,5	9,3	10,7	14,0	14,2	18,6	17,0	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Mazda 626 (Typ GE):
Der 2.5i V6 kostet dreijährig **20 200 DM**, mit sieben Jahren hat ein 1.9i LX einen Listenpreis von **8900 DM**

3 bis 7 Jahre



POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- fast makellose Bremsschläuche
- langlebige Auspuffanlage

NEGATIV
- Mängel an der Handbremse

DAT-Preisempfehlung Mazda 626 (Typ GD):
Ein neun Jahre alter Kombi GLX 4WD kostet **7450 DM**, elfjährig wird für einen 2.0 LX **1700 DM** verlangt

9 bis 11 Jahre



POSITIV
- sehr ordentliche Rostvorsorge
- standfeste Bremsschläuche
- solide Radaufhängung

NEGATIV
- mangelhafte Antriebswellen
- anfällige Bremsleitungen
- verschlissene Bremsscheiben

Fahrwerk

Für ihre solide Rostvorsorge ist die Mazda-Mittelklasse schon lange bekannt. Auch an Achse und Lenkung gibt es fast nichts auszusetzen. Etwas hoch, aber noch besser als im Schnitt ist der Ölverlust am Antrieb, vor allem bei den neun- und elfjährigen Modellen. Nur die Antriebswellen sind eine Schwachstelle. Ab dem siebten Autojahr ist der Wert deutlich erhöht.



Der 626 begründete den guten Ruf von Mazda und gilt als Japan-Klassiker

Licht

Ausnahmslos alle Werte liegen (teilweise sogar deutlich) besser als der Durchschnitt, einerlei, ob es sich um die GD-Versionen (neun- und elfjährig) oder die GE-Modellreihe handelt. Bravo!

Bremsen

In diesem Kapitel zeigt sich deutlich der Verschleiß im Alter. Schlechter als der Schnitt schneiden fast nur die neun- und elfjährigen Typen ab. Betroffen sind vor allem die Handbremse, Bremsleitungen und Bremsscheiben. Die drei- bis siebenjährigen Modelle fallen dafür nur mit einer mangelhaften Handbremse auf.

Umwelt

Mängelpunkte an der Kraftstoffanlage sind selten. Und auch der üblicherweise verschleißanfällige Auspuff ist bei allen Jahrgängen stets haltbarer als der Durchschnitt.

Fazit

Der 626 galt lange als Geheimtipp – zu Recht, denn er hat kaum Schwachstellen und liegt in der Mängeleinteilung (kleine Tabelle) deutlich besser als der Schnitt. Auch 2001 bestätigt der 626 seinen Ruf als solides Modell.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

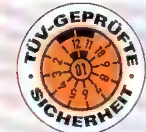
Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,1	0,0	0,0	1,1	3,8
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,3	1,6	4,1	2,9	3,0
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,1	0,5	1,0	1,9
Licht	Beleuchtungsanlage	4,0	6,6	8,8	13,6	17,3
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,6	1,5	3,2	5,4	5,5
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,2	0,3	1,5	6,8	7,9
Umwelt	Auspuffanlage	0,6	2,3	4,1	6,4	7,2

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: M. Nyary

Auto Bild



Traumergebnisse und überdurchschnittlich solide – Fünfjährige mit geringen Mängeln

Eines muss man Mazda lassen: Mut haben sie. Welcher Japaner sonst hätte es gewagt, BMW anzugreifen?

Der sanfte Verführer

Die konservative Kundschaft war verwirrt. Ein Mazda namens Xedos, der nur über so getaufte X-Händler verkauft wurde – was bedeutet das?

Und dann der selbstbewusste Preis: 43 000 Mark kostete der Xedos 6. Im Jahre 1992. Nur 1500 Mark weniger als ein BMW 320i. Entsprechend schleppend verlief der Verkauf, obwohl der Edel-Mazda komplett ab Werk ausgestattet war. Selbst ein Fahrerairbag war an Bord – 1992 noch ein Ereignis. Allerdings verunzierte ein mächtiger Heckspoiler das ansprechend gestylte Heck. Der schreckte sicher viele Käufer ab.

Da half es auch nicht mehr, dass Mazda ab 94 eine preiswertere Vierzylinderversion als verkaufsfördernde Maßnahme präsentierte – ohne Spoiler.

Damals war der Xedos 6 bereits als teuer und eng gebrandmarkt. Allzu üppig ist der Platz in der kompakten Stufenhecklimousine wirklich nicht: Die vorderen Sitznischen sind schmal, hinten mangelt es oben an Kopf- und unten an Beinfreiheit.

Aber vielleicht macht die heimelige Atmosphäre auch den Reiz des kleinen Xedos aus. Dazu der leise summende V6 (140 PS, 8,0 l S), der trotz nur zwei Liter Hubraum recht energisch loslegt – das entspricht der japanischen Idee von Luxus. Und ist nur wenig teurer als ein gleich alter, schnöder 626.

Modellpflege

1992: Markteinführung mit 2,0-l-V6
1994: 1,6-l-Vierzylinder, zunächst 113, später 107 PS; Ausstattungspakete Business und Exklusiv
1999: Modelleinstellung

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig
Motor: 4-Zylinder-Reihen- oder 6-Zylinder-V-Motor, 1598 bis 1995 cm³, 79 bis 106 kW (107 bis 144 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Längs- und Querlenker, Stabilisator

Fahrwerk

Perfekter Rostschutz, solide Achsen, makellose Lenkung, kaum Ölverlust – der Xedos hat fast immer Traumwerte. Fast. Die bei der ersten Prüfung noch makellosen Antriebswellen werden bei Fünfjährigen öfter als im Durchschnitt bemängelt.

Licht

Die Beleuchtung vorn hat mehr Defekte als der Schnitt. Doch in allen anderen Lichttests schneidet der Xedos wieder sehr gut ab.

Bremsen

Gute Wirkung der Fußbremse vorn und hinten, perfekte Bremskraftregelung, makellose Bremsleitungen, solide Bremsschläuche und standfeste Bremsscheiben. Schon wieder ein Traumergebnis. Nur die Handbremse ist bei den fünfjährigen Modellen nicht mehr so gut wie der Durchschnitt.

Umwelt

Null Fehler an der Kraftstoffanlage und ein besonders langlebiger Auspuff – noch mal Respekt.

Fazit

Der Xedos ist ein Traumkandidat beim TÜV. Er ist überdurchschnittlich oft mängelfrei und schneidet deutlich besser als durchschnittliche Fahrzeuge ab. Fast sieben von zehn untersuchten fünfjährigen Xedos sind mängelfrei. Die wenigen Schwachstellen sind noch nicht mal besonders ausgeprägt, sondern tauchen wie die defekten Antriebswellen oder die unwirksame Handbremse verschleißbedingt erst bei Fünfjährigen auf.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	84,6	74,6	69,7	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	13,4	20,7	24,2	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	2,0	4,7	6,1	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Eigene Note: Weiche Linien bestimmen die Form des Xedos 6, trotzdem wurde das Auto kein Erfolg



DAT-Preisempfehlung Mazda Xedos:
Dreijährige Xedos 6 mit 140 PS kosten bis zu **25 400 DM**, fünfjährige Xedos 6 gibt es ab **16 000 DM**

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- fast makellose Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
- Defekte an der Beleuchtung vorn
- Mängel an der Handbremse

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk: Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Fahrwerk: Vorder- und Hinterachse	Fahrwerk: Lenkungsspiel	Licht: Beleuchtungsanlage	Bremsen: Wirkung der Fußbremse	Bremsen: Bremsleitungen und -schläuche	Umwelt: Auspuffanlage
Fahrzeugalter 3	0,0	0,3	0,0	5,3	0,5	0,1	0,5
Fahrzeugalter 5	0,0	2,1	0,0	10,7	1,1	0,0	2,2
Fahrzeugalter 7	–	–	–	–	–	–	–
Fahrzeugalter 9	–	–	–	–	–	–	–
Fahrzeugalter 11	–	–	–	–	–	–	–

Mängel in % (Skala: 5 %, 15 %, 25 %)

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Foto: K. Kuhnigk





Das Mazda-Coupé ist ein beständiger TÜV-Meister mit zwei Verschleißerscheinungen

Das preiswerte Coupé nahm zu Lebzeiten eine einzigartige Stellung ein: Es war mit einem Sechszylinder lieferbar

Fast (un)vergessen

Knapp zwei Jahre nach Modelleinstellung erinnern sich nur noch wenige an das kleine Coupé von Mazda. Aber wenn, dann fällt sofort ein Satz: „Den gab es auch mit Sechszylinder!" In der Tat erregte der nur 1845 Kubikzentimeter kleine, 133 PS starke V6 bei seiner Vorstellung 91 einiges Aufsehen, so eine adlige Zylinderzahl hatte es in dieser Klasse noch nicht gegeben.

Besonders kräftiger Durchzug in niedrigen Drehzahlen wurde zwar nicht geboten, dafür war das Sixpack sehr drehfreudig und überschritt knapp Tempo 200. Letztendlich sorgte dann aber der Preis dafür, dass der Vierzylinder mit zunächst 88 PS im Verkauf die Oberhand behielt. Außerdem lag der Verbrauch mit 7,3 Litern gegenüber jenen 8,5 des V6 spürbar niedriger, in beiden Fällen darf es Normal sein.

Probleme mit den Motoren sind selten, lediglich die Kupplung zeigt zügigen Verschleiß, und vereinzelt führen Wasserverluste zu Überhitzungen. Aber solche Erscheinungen sind selten, schließlich ist auch der MX-3 ein Mazda.

Allerdings kein besonders praktischer, denn drinnen überwiegt die Enge, und auch der Kofferraum unter der Glaskuppel à la Porsche 924 bietet nur wenig Platz. Dafür versöhnt das komfortable und sichere Fahrwerk.

Modellpflege

1991: Markteinführung in Deutschland mit zwei Motorvarianten, 88 oder 133 PS

1994: V6 verliert vier PS, Vierzylinder erstarkt auf 107 PS, Sondermodell Youngster lieferbar

1996: Sondermodell Rio

1998: Produktion eingestellt

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Coupé 2-türig, Heckklappe

Motor: 4-Zylinder-Reihen- oder 6-Zylinder-V-Motor, Hubraum 1598 bis 1845 cm³, Leistung 65 bis 98 kW (88 bis 133 PS)

Fahrwerk: vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Stoßdämpfer; Frontantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	76,3	74,6	65,7	60,5	55,3	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	20,7	20,7	26,8	30,2	34,2	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	3,0	4,7	7,4	9,3	10,5	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

Mazdas Formensprache: Zu Beginn der Neunziger setzten die Japaner auf schwülstige Blechbauten

Fahrwerk

Die Rostvorsorge ist perfekt, die Lenkung solide wie kaum eine andere und der Ölverlust sehr gering. Kritisch sind allein die Antriebswellen, deren Mängelquote ab dem fünften Jahr raketenartig nach oben schnellt und bei den Siebenjährigen mehr als das Vierfache des Schnitts erreicht.

Licht

Das Abblendlicht ist häufiger falsch eingestellt, und die vordere Beleuchtung ist ebenfalls etwas schlechter als der Schnitt. Doch in der Summe des gesamten Lichtkapitels schneidet der MX-3 besser als ein durchschnittliches Fahrzeug ab.

Bremsen

Fast schon eine Paradedisziplin für das Mazda-Coupé. Zwar kostet der flotte Fahrspaß überdurchschnittlich Bremsscheiben, doch in fast allen anderen Prüfpunkten zur Bremswirkung liegt der MX-3 deutlich unter dem Durchschnitt. Allein die Bremsleitungen sind nicht besser als andere.

Umwelt

Nicht tadellos, aber besser als bei Durchschnittsautos sind die Mängelwerte für Kraftstoff- und Auspuffanlage des MX-3.

Fazit

Schon wieder ein solider Mazda. Keine größeren Querelen sind beim TÜV zu erwarten, wenn vor allem Bremsscheiben und Antriebswellen regelmäßig in der Werkstatt gecheckt wurden. Die anderen Detailschwächen fallen kaum ins Gewicht.

DAT-Preisempfehlung Mazda MX-3:
Mit **19 700 DM** ist der dreijährige MX-3 1.9i angegeben, für **7300 DM** der neunjährige 1.6i

3 bis 7 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- fast makellose Bremsschläuche

NEGATIV
- schadhafte Antriebswellen
- verschlissene Bremsscheiben
- falsch eingestelltes Abblendlicht

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Prüfpunkt	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,0	1,8	1,8	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,0	0,1	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	7,4	7,5	14,7	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,3	0,7	1,5	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,2	0,0	1,4	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	1,0	4,3	5,7	–	–

Mängel in % — Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

MAZDA MX-5

Auto Bild

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Fast unverwüstlich in den relevanten Teilen und in jedem Alter eine Empfehlung wert

1990 brachte der MX-5 den Roadster-Boom. Für Herzklopfen und hohe Gebrauchtwagenpreise sorgt er noch immer

Treuer Trendsetter

Wer sagt, dass einfache Autos keinen Spaß machen? Auf den MX-5 trifft das jedenfalls nicht zu; er ist ein pflegeleichtes Fun-Fahrzeug ohne Allüren. Elektrisches Dach? Nicht notwendig; es reicht eine lässige Handbewegung, schon leuchtet der Große Wagen in den kleinen Japaner. Hochgezüchtete Motoren? Mit dem nur acht Liter Normalbenzin trinkenden 115-PS-Agregat wurde noch (fast) jeder zufrieden gestellt. Applaus erntet das Getriebe: Der kurze Schalthebel ist wie ein Joystick zu bedienen, die Abstufung der einzelnen Gänge erlaubt eine sportliche Fahrweise.

Echte Puristen lieben den alten MX-5 mit Schlafaugen, auch wenn es nur den neuen mit der tollen Sechsgangschaltung gibt (seit 1998).

Die Verarbeitung ist typisch japanisch: genau gearbeitete Passungen, exakte Spaltmaße, keine störenden Geräusche.

Kritik setzt es im Kapitel Sicherheit: ABS und Fahrerairbag schützen erst seit 1994, die Bremsen sind bei älteren Modellen schwer dosierbar, der Geradeauslauf seit dem ersten Tag unverbessert schlecht. Dafür locken die präzise und direkte Lenkung und ein sportlich-straffes Fahrwerk, das schon nach den ersten Kilometern die Frage beantwortet, ob Japaner überhaupt einen Roadster bauen können: Jawohl!

Modellpflege

1990: Markteinführung in Deutschland mit 115 PS

1994: Modellpflege, neuer 1,9-Liter-Motor, 131 PS, Fahrerairbag und ABS lieferbar

1995: 1,6-Liter-Motor, 90 PS

1998: Modellüberarbeitung

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Cabriolet 2-türig, 2 Sitze
Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1598 bis 1840 cm³, Leistung 66 bis 96 kW (90 bis 131 PS)
Fahrwerk: Heckantrieb, vorn doppelte Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten doppelte Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	83,0	74,6	73,4	60,5	69,9	49,5	60,1	40,9	–	33,8
leichte Mängel	13,8	20,7	20,0	30,2	24,6	36,5	28,7	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	3,2	4,7	6,6	9,3	5,5	14,0	11,1	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1



Gelungene Mischung: sportliches Fahrwerk, zeitloses Design, knackige Schaltung

Fahrwerk

Nahezu perfekte Rostvorsorge zählt in allen Jahrgängen zu den Stärken des Roadsters. Auch Achsen und Lenkung fallen kaum bei Prüfungen auf. Lediglich ein geringer Ölverlust am Antrieb kommt etwas öfter vor.

Licht

Irgendwas flackert immer mal. Ob vorn oder hinten an den Scheinwerfern oder defekte Blinker oder nur falsch eingestelltes Abblendlicht. Ein Trost: Die Werte liegen immer besser als beim Durchschnitt aller Fahrzeuge.

Bremsen

Ein glänzendes Kapitel: Sowohl in den Einzelkapiteln als auch über die Jahrgänge hinweg beginnt fast jeder Wert mit einer Null. Ausnahmen: Die Bremsscheiben der sieben- und neunjährigen Modelle sind teilweise angegriffen. Und die Handbremse wird stets bemängelt.

Umwelt

Hält der Auspuff wirklich doppelt so lange? Die Werte liegen bei allen Jahrgängen mindestens 50 Prozent unter dem Mittelwert.

Fazit

Der kleine Roadster zeigt Mercedes-Qualität: perfekte Rostvorsorge, Top-Bremsen und langlebige Verschleißteile wie zum Beispiel der Auspuff. Bis auf die bemängelte Wirkung der Handbremse leistet sich der MX-5 keinen Patzer und bleibt auch im Alter eine Empfehlung.

DAT-Preisempfehlung Mazda MX-5 (Typ NA):
Ein dreijähriger MX-5 mit 131 PS kostet 24 500 DM, ein neunjähriger 1.6 mit 115 PS 11 650 DM

3 bis 9 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen
- langlebiger Auspuff

NEGATIV
- unzureichende Wirkung der Handbremse

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,1	0,0	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,4	1,0	1,0	2,1	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,1	0,2	0,3	–
Licht	Beleuchtungsanlage	3,5	7,7	9,9	14,8	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,2	0,3	0,6	0,7	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,2	0,4	0,9	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,3	1,4	3,2	3,8	–

Fahrzeugalter: 3, 5, 7, 9, 11 — Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Foto: M. Nyary

Auto Bild

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Mängel an der Lenkung, aber insgesamt überdurchschnittlich gut

Braver 190er. Der erste Baby-Benz hatte kaum Kinderkrankheiten. Die C-Klasse macht es ihm nach

Zuverlässige Klasse

Als erster Mercedes der Neuzeit wird der C oft bezeichnet. Das Neue daran: Er war schon als Basismodell C 180 Classic annehmbar ausgestattet: Airbags gehörten von Anfang an dazu, die letzten zwei Jahre lauerten sie sogar in den vorderen Türen. Bremsassistent, heizbare Außenspiegel und ABS fuhren ebenfalls aufpreisfrei mit – wenngleich mit der 122-PS-Maschine im 180 nicht besonders flott. Bei neueren Jahrgängen stehen die CDI-Dieselmotoren für Sparspaß. Zum Beispiel der 220 CDI mit einem Verbrauch von 7,4 Litern und guter Laufkultur. Wie so oft bei Mercedes ist ein Automatikgetriebe die bessere Wahl. Wer es sich leisten kann, greift zu den Baujahren nach 1997. Kinderkrankheiten gab's nach dem Facelift keine mehr, die Verarbeitung ist ohne Zweifel so tadellos wie beim Vorgänger 190. Lademeister ist der C nicht, da die umlegbare Fondbank selten geordert wurde (beim 190er gab es keine). Aber für große Fuhren findet sich vielleicht ein T-Modell.

Modellpflege

1982: Markteinführung des 190
1988: Modellpflege (breite Leisten)
1993: Ablösung durch die C-Klasse
1996: Einführung C-Klasse T-Modell
1997: Facelift (lackierte Schweller)
2000: Vorstellung der neuen C-Klasse

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, C-Klasse auch als Kombi, 5 Sitze
Motor: 4- bis 6-Zylinder-Motoren, 1797 bis 2799 cm³, 52 bis 145 kW (72 bis 197 PS)
Fahrwerk: Heckantrieb, Einzelradaufhängung vorne und hinten

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	82,1	74,6	73,0	60,5	68,5	49,5	55,4	40,9	47,3	33,8
leichte Mängel	15,7	20,7	21,5	30,2	24,3	36,5	33,2	40,5	35,8	42,8
erhebliche Mängel	2,2	4,7	5,5	9,3	7,2	14,0	11,4	18,6	16,9	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Mercedes C-Klasse (W 202): **37 500 DM** sind für einen dreijährigen C 280 Sport angegeben, **15 400 DM** für einen siebenjährigen C 180 Classic

3 bis 7 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- stabile Antriebswellen
- solide Bremsschläuche

NEGATIV
-
- ausgeschlagene Lenkgelenke
- Ölverlust am Antriebsstrang

DAT-Preisempfehlung Mercedes 190 (W 201): Ein neunjähriger 190 E 2.5-16 liegt bei **11 550 DM**, elfjährig ist ein 190er mit 105 PS für **3050 DM** zu haben

9 bis 11 Jahre



POSITIV
- solide Rostvorsorge
- gute Bremswirkung
- standhafte Bremsleitungen

NEGATIV
- ausgeschlagene Lenkgelenke
- Defekte an der Hinterachse
- Mängel an der Kraftstoffanlage

Fahrwerk

Weitgehend solide zeigen sich 190er und C-Klasse, doch drei markante Schwachstellen bleiben. Dazu gehören defekte Lenkgelenke. Das Lenkungsspiel wird dreimal öfter kritisiert als im Durchschnitt. Überdurchschnittlich schlecht sind zudem bei elfjährigen 190ern die Hinterradaufhängung und der Ölverlust in der C-Klasse. Nur die Rostvorsorge ist stets vorbildlich.

T wie teuer: Das T-Modell der C-Klasse ist besonders beliebt

Licht

In Sachen Beleuchtung sind die alte und die neue Mercedes-Baureihe immer etwas besser als der Durchschnitt, selbst wenn beim alten 190er vorn und hinten gelegentlich defekte Lampen moniert werden.

Bremsen

Auch die Bremsanlage schneidet in TÜV-Prüfungen deutlich besser als der Durchschnitt ab. So sind in allen Prüfpositionen in allen Jahrgängen die Beanstandungsraten unter dem Mittelwert.

Umwelt

Undichtigkeiten am Tank plagen vor allem neunjährige 190er überdurchschnittlich oft. Ein Phänomen, das bei elfjährigen Kandidaten nicht in gleichem Maße auftritt. Langlebig ist dagegen die Auspuffanlage beider Typen in allen untersuchten Jahrgängen.

Fazit

Im Großen und Ganzen ein ordentlicher Auftritt des alten Baby-Benz und seines Nachfolgers. Doch einige besonders ausgeprägte Mängel passen nicht zum Halt-ewig-Image.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

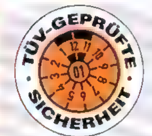
Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Prüfposition	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,1	1,0
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,5	0,7	0,8	3,9	10,2
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,6	3,8	4,2	6,3	9,0
Licht	Beleuchtungsanlage	4,6	6,0	7,6	13,1	15,5
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,4	1,2	1,4	1,5	2,2
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,2	0,5	1,3	3,0
Umwelt	Auspuffanlage	0,3	1,0	1,7	4,9	5,2

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: D. Fortmann, M. Nyary





Bis auf Kleinigkeiten grundsätzlich solide, aber Ölverlust begleitet alle E-Klassen

Unauffällig, solide und wertstabil: Der beliebte Mercedes ist auch gebraucht eine sichere Investition

Die solide Mitte

Bei der Mittelklasse hielt Mercedes noch die klassischen Werte hoch: Gut verarbeitet und solide mussten die Autos der Baureihe W 124 sein. Ergebnis: echte Langzeit-Qualitäten. Sparsame Käufer können deshalb getrost auch auf ältere Baujahre setzen, sofern sie nicht allzu anspruchsvoll sind. Rechter Außenspiegel, ABS und Airbag waren früher in Stuttgart alles andere als selbstverständlich und aufpreispflichtig. Klappergeräusche sind selbst 16 Jahre alten Oldies weitgehend fremd.

Vorbildlich auch das Platzangebot: Koffer- und Innenraum sind großzügig geschnitten. Wer mehr braucht, ist mit dem Kombi (T-Modell) gut beraten.

Besser als die knurrigen Vierzylinder harmonieren die Sechszylinder mit der schweren Limousine, auch die Turbodiesel passen gut zum E.

Erfreulich: Der Nachfolger des W 124, der W 210, kann mit dessen Solidität weitgehend mithalten. Besonders empfehlenswert: die noch jungen, sehr sparsamen CDI-Motoren.

Modellpflege

1984: Modelleinführung des W 124
1989: breite Seitenleisten
1995: Wechsel auf den W 210
1996: Einführung W 210 T-Modell
1999: Modellpflege

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine oder Kombilimousine 4-türig, auch Coupé, 5 Sitze
Motor: 4-, 5- oder 6-Zylinder-Reihen-, 6- oder 8-Zylinder-V-Motor, Hubraum 1996 bis 5439 cm³, Leistung 52 bis 260 kW (72 bis 354 PS)
Fahrwerk: Heckantrieb, vorn und hinten Einzelradaufhängung

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	79,4	74,6	67,0	60,5	62,0	49,5	56,7	40,9	45,9	33,8
leichte Mängel	17,5	20,7	26,7	30,2	30,1	36,5	33,6	40,5	38,7	42,8
erhebliche Mängel	3,1	4,7	6,3	9,3	7,9	14,0	9,7	18,6	15,4	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Mercedes E-Klasse (W 210): Dreijährige E 430 Kombi kosten bis zu 57 000 DM, gleich alt ist ein E 200 für 31 300 DM zu haben

3 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Antriebswellen
- standfeste Bremsleitungen

NEGATIV
-
- Ölverlust am Antriebsstrang
-

DAT-Preisempfehlung Mercedes 200 D bis E 500 (W 124): Ein fünfjähriger E 420 liegt bei 23 400 DM, elfjährig steht ein 200er-Kat-Modell für 5150 DM in der Liste

5 bis 11 Jahre



POSITIV
- solide Rostvorsorge
- wirksame Fußbremse
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- erhöhtes Lenkungsspiel
- Mängel an der Hinterachse

Fahrwerk

In den meisten Prüfkapiteln schneidet die alte wie die neue E-Klasse ordentlich ab. Insbesondere Rost ist kein Thema. Doch das 124er-Modell plagen ausgeschlagene Buchsen der Hinterachse sowie überhöhtes Lenkungsspiel. Ölverlust am Antriebsstrang ist ebenso typisch und am schlimmsten beim jungen 210er: Der Wert liegt doppelt so hoch wie der Schnitt.



Solide Sache: Der T punktet mit Verarbeitung, Rostvorsorge, guten Bremsen

Licht

In Sachen Ausstrahlung liegt die Mercedes-Mittelklasse weit über dem Durchschnitt. Nur die vordere Beleuchtung beim aktuellen Modell ist überdurchschnittlich mit Defekten aufgefallen.

Bremsen

An den Bremsanlagen gibt es kaum etwas zu meckern; es gibt deutlich weniger Beanstandungen als im Schnitt. Auffällig sind lediglich die Bremsschläuche der jungen Modelle sowie die Handbremse der älteren Kandidaten. Wird sie selten benutzt, verliert sie ihre Wirkung.

Umwelt

Die Auspuffanlage alter wie neuer Modelle wird selten völlig marode beim TÜV vorgeführt – die Werte sind besser als der Durchschnitt. Lediglich die Kraftstoffanlage erreicht bei den jüngeren Typen nur durchschnittliche Prüfergebnisse.

Fazit

Die E-Klasse ist in jedem Alter solide. Typisch ist allenfalls der Ölverlust am Antrieb. Andere Mängel treten nur bei einzelnen Jahrgängen auf oder sind schlicht Wartungsversäumnisse.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,1	0,3
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,0	2,0	3,4	5,6	13,0
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,3	3,8	2,9	3,1	5,1
Licht	Beleuchtungsanlage	5,4	9,2	9,1	9,8	12,6
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,6	0,8	1,1	1,4	1,8
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,3	0,4	1,2	2,0	3,6
Umwelt	Auspuffanlage	0,5	2,6	3,7	4,6	5,4

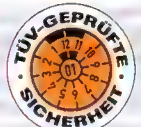
Mängel in % — 25 % / 15 % / 5 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: A. Lindahr, M. Nyary

MERCEDES S-KLASSE





Besonders solide bei drei- bis neunjährigen Modellen, ältere noch besser als der Schnitt

Die Sonderklasse gilt als besonders wertstabil. Doch das zunehmende Angebot sorgt langsam für attraktive Preise

So fährt der Chef

Der Besitz einer S-Klasse gilt auch heute noch als etwas Besonderes. Er signalisiert: Der hat's geschafft. Zumindest, solange nicht Spoiler und Tiefbettfelgen zeigen, dass dort jemand im falschen Auto sitzt.

Denn eine S-Klasse ist kein Sportwagen, auch wenn die Handlichkeit des sanften Riesen stets aufs Neue verblüfft. Ihre Domäne ist das entspannte Gleiten. Deshalb ist es ziemlich unerheblich, welcher Motor vorn Dienst tut. Abzuraten ist lediglich vom 3,5-Liter-Turbodiesel, der mit ständigen Überhitzungsproblemen zu kämpfen hat. Wer sich an hohen Drehzahlen nicht stört, kommt auch mit einem Sechszylinder klar, selbst der 2,6-Liter im alten W 126 macht seine Sache gut.

Doch zur echten Sonder-Klasse wird der Benz erst mit einem 500er-V8. Ein S 500 mit 320 PS lässt sich zwar mindestens 13 Liter schmecken, bietet dafür aber erlesenen Antriebskomfort. Da erscheint der V12 verzichtbar, zumal seine Kosten explodieren.

Modellpflege

1979: Einführung des W 126
1985: Modellpflege, neue Motoren
1991: Einführung des W 140
1994: Facelift
1998: Modellablösung durch den W 220

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, 5 Sitze
Motor: 6-, 8- oder 12-Zylinder, 2579 bis 5987 cm³, 110 bis 300 kW (150 bis 408 PS)
Fahrwerk: vorn Doppelquerlenker, Schraubenfedern; hinten Raumlenkerachse; Heckantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	76,4	74,6	69,5	60,5	60,9	49,5	60,1	40,9	43,2	33,8
leichte Mängel	19,9	20,7	24,5	30,2	31,0	36,5	31,8	40,5	41,7	42,8
erhebliche Mängel	3,7	4,7	6,0	9,3	8,1	14,0	8,1	18,6	15,1	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Mercedes S-Klasse (W 140):
Mit **63 400 DM** steht der dreijährige S 600 in der Liste, **15 850 DM** kostet der neunjährige 300 SE

3 bis 9 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- fast makellose Bremsleitungen und -schläuche
- dauerhafte Antriebswellen

NEGATIV
-
- Ölverlust am Antriebsstrang
-

DAT-Preisempfehlung Mercedes S-Klasse (W 126):
Von **3400 DM** für einen 260 SE bis zu **8900 DM** für einen 560 SEL reicht die Preisspanne bei der alten S-Klasse

11 Jahre



POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen und -schläuche
- langlebige Antriebswellen

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Verschleiß an Lenkgelenken
- mangelhafte Bremsscheiben

Fahrwerk

S wie solide könnte diese Klasse auch heißen, denn in diesem Kapitel geht fast nichts kaputt. Das gilt vor allem für die 140er-Baureihe, die in der Rostvorsorge perfekt ist. Der Vorgänger ist allerdings auch nur selten rostauffällig – 14-mal weniger als der Durchschnitt. Allerdings ist die Lenkung in diesem Alter (elf Jahre) öfter mal defekt. Nur ein Manko zeigt die Spitzenklasse in allen Jahrgängen: Ölverlust an Motor, Antrieb.

Licht

S wie strahlend geht es weiter. Alle vom TÜV geprüften S-Klassen waren in den Teilbereichen dieses Kapitels besser als der Schnitt.

Bremsen

S wie sicher gilt beim Bremsentest. Die 140er zeigen eine fast makellose Fußbremswirkung, ebensolche Bremsleitungen und -schläuche sowie sehr solide Bremsscheiben. Nur die selten benutzte Handbremse ist bei den Drei- bis Siebenjährigen schlechter als der Schnitt. Der 126er-Opa ist kaum schlechter, aber auch bei ihm ist die Handbremse der wunde Punkt. Und die Bremsscheiben sind öfter verschlissen.

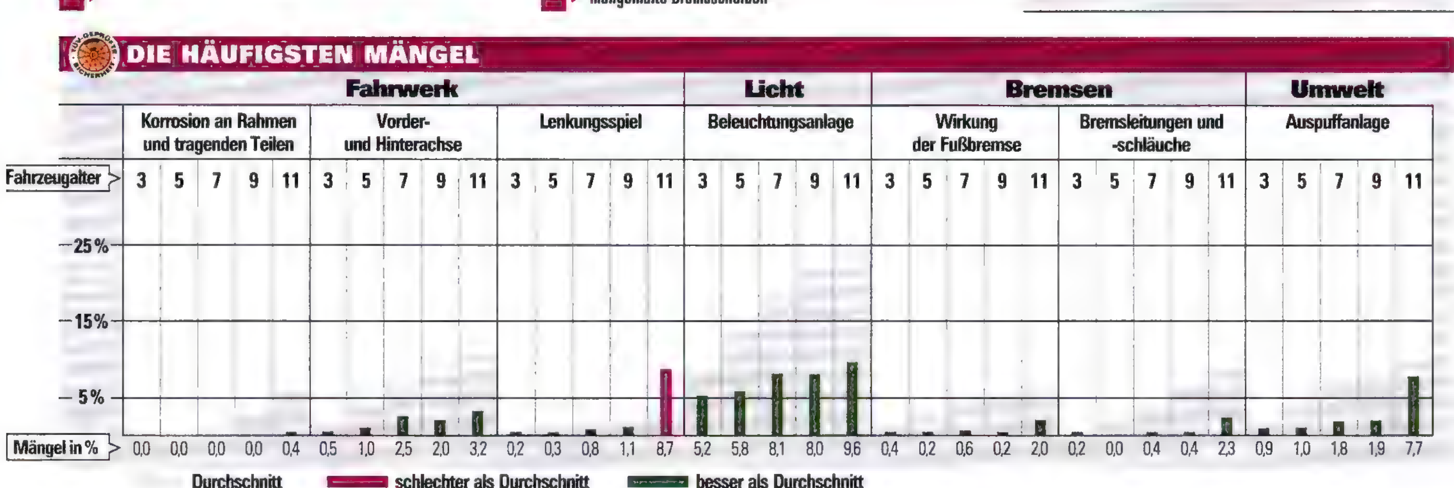
Umwelt

S wie sauber geht es weiter. Kaum Mängel an der Kraftstoffanlage und erheblich bessere Abgasanlagen registriert der TÜV bei den Hauptuntersuchungen. Der Auspuff ist bei der jüngeren Serie sogar doppelt bis viermal weniger auffällig gegenüber dem Durchschnitt.

Fazit

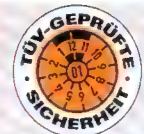
S wie Sonder-Klasse, so das Bild in der Statistik. Überdurchschnittlich oft mängelfrei bedeutet auch weniger Fahrzeuge mit leichten oder gar schweren Mängeln. Klassische Schwachstelle beider Baureihen ist der erhebliche Ölverlust. Doch das war es dann fast schon. Vor allem der 140er ist selbst als neun Jahre altes Fahrzeug von überdurchschnittlicher Qualität. Der schlechte Bremsscheibenzustand sowie die mängelanfällige Handbremse der elfjährigen S-Klassen sind vermutlich allein ein Kosten- und Wartungsproblem der letzten Besitzer.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: A. Lindlahr, M. Nyary





Der kleine Roadster gilt als Vorzeigekandidat, auch wenn er ein wenig Öl verliert

Mit der Mischung aus Roadster und Coupé landete Mercedes einen Volltreffer im Match um Status & Spaß

Stuttgarter Open

Die Idee mit dem faltbaren Blechdach ist zwar nicht neu (Ford hatte sie bereits 1958), kein anderer Hersteller jedoch hat den elektrischen Dosenöffner so smart hingekriegt wie Mercedes. Wie das Dach, so auch der Rest: Alles wirkt solide, nichts verwindet, alles ist bestens verschraubt. Über Windgeräusche sollte man gar nicht sprechen – es gibt sie nicht. Im Gegensatz zur Motorenauswahl: *Das Basismodell im SLK 200* leistet 136 PS, genug für 208 km/h. Die meiste Freude machen Überland-Touren, wo Elastizität und nicht Topspeed gefragt ist. Flotte Überholmanöver garantiert der 230 Kompressor mit 193 PS. Sechszylinder gibt es erst seit 2000 – und gebraucht nur als Vorführwagen. Für den 230 Kompressor gibt Mercedes übrigens den gleichen Verbrauchswert wie für den 200 an: 8,1 Liter Super-Saft pro 100 km. Bei diesem Wert stört es nicht, dass ältere SLK nur mit vier, nicht aber mit sechs Zylindern unter der langen Haube aufwarten können.

Weniger sparsam sieht das Interieur aus: erstklassige Mate*rialien, toller Seitenhalt in den* Sitzen, versperrbare Ablagen. Apropos Ablage: Im Kofferraum fordert das Super-Dach Kompromisse, sprich Volumen. Doch man kann nicht alles haben, nicht einmal bei einem offenen Mercedes.

Modellpflege

1996: Präsentation in Deutschland
1997: Serienmäßig an Bord: zwei Seitenairbags
2000: Modellpflege. Der SLK bekommt Blinker in die Seitenspiegel und einen Sechszylinder

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Cabriolet 2-türig, 2 Sitze
Motor: 4- oder 6-Zylinder-Reihenmotor, Hubraum 1998 bis *3199 cm³, Leistung 100 bis* 160 kW (136 bis 218 PS)
Fahrwerk: Heckantrieb, vorne Doppelquerlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Raumlenkerachse, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	87,3	74,6	–	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	10,2	20,7	–	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	2,5	4,7	–	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Fahrwerk

Null Fehler in puncto Rost, Lenkungsspiel und Antriebswellen bei dreijährigen Exemplaren zeugen von Solidität. Auch Vorder- und Hinterachse sind besser als der Schnitt. Nur der Ölverlust am Antrieb wird auffällig oft kritisiert.

Licht

SLK und TÜV-Prüfer strahlen um die Wette: Alle Werte liegen mehr als 50 Prozent besser als beim Durchschnitt der untersuchten Autos.

Bremsen

Bremsschläuche und -leitungen gelten als makellos. Die Wirkung der Fußbremse vorn und hinten ist fast perfekt, die Handbremse im Vergleich zum Schnitt sehr gut. Selbst die stets verschleißanfälligen Bremsscheiben werden zehnmal seltener als bei anderen bemängelt.

Umwelt

Die dreijährigen Roadster sind auch in diesem Kapitel noch vorbildlich. Ganz selten werden Mängel an der Auspuffanlage notiert.

Fazit

Der SLK ist noch ein sehr junger TÜV-Prüfling. Doch er hinterlässt bisher einen fabelhaften Eindruck. Fast alle Werte liegen im grünen Bereich und sind teilweise erheblich besser als der Durchschnitt der untersuchten Fahrzeuge. Einzige Auffälligkeit: Der Ölverlust an Motor und Getriebe liegt schon 25 Prozent über dem Schnitt der dreijährigen TÜV-Kandidaten.

Hochwertige Materialien, solide Verarbeitung und eine große Fan-Gemeinde sichern dem SLK eine lange Zukunft



DAT-Preisempfehlung Mercedes SLK (W 170):
Händler verlangen laut Liste für den dreijährigen SLK zwischen **41 100 DM** (200) und **46 600 DM** (230 K.)

3 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- makellose Bremsleitungen und -schläuche
- langlebige Auspuffanlage

NEGATIV
-
- Ölverlust am Antriebsstrang
-

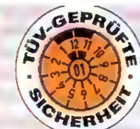
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk			Licht	Bremsen		Umwelt
	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Vorder- und Hinterachse	Lenkungsspiel	Beleuchtungsanlage	Wirkung der Fußbremse	Bremsleitungen und -schläuche	Auspuffanlage
Fahrzeugalter	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11
Mängel in %	0,0 – – – –	0,7 – – – –	0,0 – – – –	2,8 – – – –	0,1 – – – –	0,0 – – – –	0,1 – – – –

Skala: 25 %, 15 %, 5 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Foto: A. Lindlahr



Überdurchschnittlich solider Roadster ohne große Schwächen; geringer Ölverlust

Limousinen-Technik im Sportler-Outfit: Der Mercedes SL ist nach elf Jahren nicht nur formal zum Klassiker gereift

Ein echter Mercedes

Lange Haube, eine nach oben offene Kopffreiheit und starke Motoren – so stellt man sich einen klassischen Roadster vor. Bitte schön, seit elf Jahren erfüllt der SL diesen Traum. Im Fahrbetrieb zeigt er sich aber von seiner gemütlichen Seite: Das komfortable Fahrwerk ruft den S der Baureihe W 126 ins Gedächtnis, mit dem der SL einen Großteil der ausgereiften Technik teilt.

Ob 190 PS im 300 SL oder 394 Pferde unter der 600-SL-Haube: Keiner lädt zum Rasen ein. Vielmehr lockt gemütliches Dahingleiten. Dank der bequemen Sitze steigen SL-Fahrer nach 1000 Kilometern schmerzfrei aus. An das Ruckeln beim Anfahren muss man sich gewöhnen. Schuld sind die weichen Gummis der Motoraufhängung. Bei Modellen mit der weich schaltenden Automatik fällt dieser so genannte Bonanzaeffekt sanfter aus. Das Kofferraumvolumen mit 260 Litern reicht fürs Weekend im Duett, und zwar bei jedem Wetter: Mit Hardtop wird der SL zum praktischen Ganzjahreswagen und braucht auch Schnee nicht zu fürchten. Im Gegensatz zum Kunststoff-Fenster im Verdeck: Es läuft schnell an und erblindet nach einigen Jahren.

Eine Besonderheit leistet sich der SL zur Sicherheit: Bei einem Überschlag saust der Überrollbügel aus der Versenkung.

Modellpflege

1989: Einführung der Baureihe R 129 als Nachfolger des R 107
1992: Einführung 320 und 600 SL
1993: neue Modellbezeichnung, neuer Basismotor SL 280
1995: Modellpflege, Sidebags Serie
1998: Modellpflege, Einführung der V-Motoren aus der E-Klasse

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Cabriolet 2-türig, 2 Sitze
Motor: 6-Zylinder-Reihen- oder -V-Motor bzw. 8- oder 12-Zylinder-V-Motor, Hubraum 2799 bis 5987 cm³, Leistung 140 bis 290 kW (190 bis 394 PS)
Fahrwerk: Heckantrieb, vorn Dämpferbeine, Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Stabilisator; hinten Raumlenkerachse, Schraubenfedern, Stabi

Fahrwerk

Rost? Gibt es nicht. Defekte an den Antriebswellen? Gibt es fast nicht. Lenkungsspiel? Sehr selten. Einziges Manko des Cabrios ist der in allen Jahrgängen vorzufindende Ölverlust am Antriebsstrang. Allerdings liegen die Werte immer noch deutlich unter dem Durchschnitt.

Licht

Vorzügliche Lichtnoten verteilt der TÜV beim SL. Bis auf das Kuriosum, dass die fünfjährigen Modelle vorn nur durchschnittlich gut funktionieren, strahlt der Stern sonst überall heller als der Durchschnitt der TÜV-Kandidaten.

Bremsen

Noch eine Paradedisziplin des Stuttgarters. Wirkung und Funktion der Bremsen sind in allen Belangen überdurchschnittlich gut. Selbst die oft strapazierten Bremsscheiben fallen nur selten bei einer Prüfung auf.

Umwelt

Die Auspuffanlage gilt als langlebig. Woher kommen bloß die Defekte an der Kraftstoffanlage bei dreijährigen Typen? Der Wert liegt mit 0,3 Prozent dreimal höher als der Durchschnitt.

Fazit

Ein Traumwagen wie der SL (Baureihe R 129) führt ein gepflegtes Autoleben. Entsprechend solide ist sein Auftritt beim TÜV. Die wenigen Ausreißer in der Statistik stellen keinen ernsthaften Qualitätsverlust dar.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	81,8	74,6	74,1	60,5	73,3	49,5	69,1	40,9	–	33,8
leichte Mängel	14,3	20,7	20,9	30,2	22,2	36,5	24,6	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	3,9	4,7	5,0	9,3	4,5	14,0	6,3	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,1

Der schwächste SL liefert 190 PS ab Kurbelwelle, der stärkste 394, gebaut wird der Zweisitzer seit 1989

DAT-Preisempfehlung Mercedes SL (R 129):
Ein dreijähriger SL 600 steht für **109 800 DM** in der Liste, ein neunjähriger 300 SL für **34 600 DM**

3 bis 9 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche
- langlebige Auspuffanlage

NEGATIV
-
- leichter Ölverlust am Antriebsstrang
-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,0	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,1	1,2	1,7	2,6	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,2	0,3	0,6	–
Licht	Beleuchtungsanlage	4,2	6,9	6,4	7,9	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,4	0,2	0,4	0,7	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,2	0,2	0,1	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,1	0,5	0,8	1,0	–

Durchschnitt | schlechter als Durchschnitt | besser als Durchschnitt

Foto: C. Bergmann



Überdurchschnittlich solide – nur Licht und Bremsscheiben immer wieder auffällig

ɜr Colt hat über die Jahre sein Format gewahrt, ist nicht ɔer sich hinausgeschossen wie fast alle anderen Modelle

ꞩchwachpunkt Komfort

Rundherum werden alle ꞁutos immer größer, nur der ꟽitsubishi Colt hält sich noch immer knapp unter der Vier-Meter-Grenze.

Dementsprechend gering ist sein Platzangebot bemessen. Während auf den vorderen Plätzen kaum Klagen aufkommen, geht es auf den Rücksitzen und im Kofferraum eng zu. Doch wer viel transportieren muss, kann zum Stufenheckmodell Lancer oder gar zum Kombi greifen. Mehr Komfort bieten die jedoch auch nicht.

Komfort ist ohnehin die Schwachstelle aller Colt. Zwar sind die Sitze ausreichend gepolstert, doch das Fahrwerk geht ziemlich ruppig mit den Insassen um. Immerhin liefert es eine ordentliche Straßenlage, Colt und Lancer laufen gut geradeaus und zicken nicht in schnellen Kurven.

Probleme? Nun ja, im Alter lahmen die Gurtaufroller, und die Zündkabel werden porös. Bester Motor: 75 PS, ausreichend stark und mit nur 5,9 Liter Normalbenzin zufrieden.

Modellpflege

1979: Markteinführung bei uns
1988: Modellwechsel auf Typ C50
1992: Modellwechsel auf Typ CAO
1993: Einführung Lancer Kombi
1996: erneuter Modellwechsel

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2-türig, Lancer mit Stufen- oder Kombiheck, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder, 1299 bis 1998 cm³, 44 bis 103 kW (60 bis 140 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Querlenker, Stabi; hi. Doppelquerlenker, Längslenker; Front-, auch Allradantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	77,6	74,6	64,4	60,5	56,9	49,5	45,2	40,9	39,5	33,8
leichte Mängel	18,8	20,7	28,6	30,2	33,6	36,5	42,1	40,5	45,4	42,8
erhebliche Mängel	3,6	4,7	7,0	9,3	9,5	14,0	12,7	18,6	15,1	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

Fahrwerk

Der Colt ist ein typischer Japan-Musterknabe beim TÜV. Das Fahrwerkskapitel absolviert er fast ohne Auffälligkeiten. Sehr gute bis perfekte Rostvorsorge in den drei Baureihen, kaum Ölverlust, stabile Achsen und Lenkung zeichnen ihn aus. Einzig die Antriebswellen sind bei den neun- und elfjährigen Colt überdurchschnittlich anfällig.

Licht

Kein strahlendes Kapitel: Vordere und hintere Beleuchtung fallen in allen Jahrgängen negativ auf.

Bremsen

Gute Bremswirkung und stabile Bremsleitungen und -schläuche sprechen für den Colt. Allein die Bremsscheiben sind überdurchschnittlich häufig mangelhaft, und die Bremskraftregelung der elfjährigen Prüflinge ist etwas schlechter.

Umwelt

In Sachen Kraftstoffanlage und Auspuff schneidet der Colt in allen Serien besser als der Schnitt ab.

Fazit

Der Colt ist sein Geld wert und eine bestandene TÜV-Prüfung allemal. Die guten Einzeltests spiegeln sich im Ergebnis wider: Er ist häufiger mängelfrei als ein vergleichbares Durchschnittsauto.

DAT-Preisempfehlung Mitsubishi Colt:
Die Listenpreise bei Dreijährigen liegen zwischen **14 900 DM** für einen GLX und **12 000 DM** für ein GL-Modell

3 Jahre



POSITIV
- kein Rost
- makellose Bremsleitungen und -schläuche
- solide Achsen

NEGATIV
-
- mangelhafte Beleuchtung
- unzureichende Wirkung der Fußbremse hinten

DAT-Preisempfehlung Mitsubishi Colt:
Fünfjährige GLXi mit 113 PS kosten bis zu **11 150 DM**, siebenjährig ist ein Colt 1.3 für **7000 DM** zu haben

5 bis 7 Jahre



POSITIV
- gute Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche
- solide Lenkung

NEGATIV
-
- mangelhafte Beleuchtung
- verschlissene Bremsscheiben

DAT-Preisempfehlung Mitsubishi Colt:
Mit elf Jahren wird der Colt zwischen **2200 DM** für einen Diesel und **4500 DM** für einen GTi aufgeführt

9 bis 11 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche
- stabile Achsen

NEGATIV
- defekte Antriebswellen
- mangelhafte Beleuchtung
- verschlissene Bremsscheiben

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	0,1	0,4	1,7
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,1	0,6	1,8	4,7	4,4
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,3	0,4	1,3	2,0
Licht	Beleuchtungsanlage	10,6	14,2	20,1	25,8	29,3
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,9	2,3	2,6	3,3	3,7
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,3	2,0	1,7	2,1
Umwelt	Auspuffanlage	0,7	3,4	4,5	7,1	8,0

Fahrzeugalter / Mängel in % — Durchschnitt; schlechter als Durchschnitt; besser als Durchschnitt

Fotos: M. Nyary, U. Sonntag



TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Wenig Schwächen im Detail, aber hohe Quote an Wagen mit erheblichen Mängeln

Mitsubishi Carisma ohne Charisma? Na und? Statt Image gibt's Fortschritt: den ersten Benzin-Direkteinspritzer

Japaner aus Holland

Mehr Schein als Sein: Seinem Namen wird der japanische Familienfreund kaum gerecht, so unauffällig ist er. Abgesehen von der Motorisierung, denn da war Mitsubishi mit seinem Benzin-Direkteinspritzer 1997 ein echter Pionier.

Gut, den ersten Motor dieser Art baute Mercedes in den Ur-300-SL, doch der war nicht so ein Knauserer wie der solide und zuverlässige Carisma. Gleiter kommen auf sechs Liter, Normalverbraucher tanken neun Liter nach 100 km. Im Hintergrund klingt dabei ein kernig-rauer Motor-Sound. Eilige Geister haben übrigens wenig vom GDI: Bei flotter Fortbewegung wird der Direkteinspritzer nämlich zum ganz normalen Durchschnitts-Säufer.

Seine Plattform teilt der Mittelklasse-Mitsubishi mit dem Volvo S/V40, weshalb er auch in den Niederlanden gebaut wird.

Trotzdem ist die Ergonomie auf den vorderen Plätzen eher für kleinwüchsige Japaner als für lange Europäer ausgelegt. Grund: Der Volant der leicht indirekten Lenkung sitzt zu tief.

Die Stufenheckvariante gibt es in Deutschland selten, vielleicht weil das schräge Heck praktischer ist. Störend: die maximale Zuladung von minimalen 385 Kilogramm. Wo doch das geräumige Ladeabteil mit den robusten Teppichen zum Vollpacken einlädt.

Modellpflege

1995: Markteinführung der fünftürigen Fließhecklimousine mit 1,6 und 1,8 l Hubraum

1996: Einführung der viertürigen Limousine

1997: GDI-Benzindirekteinspritzung mit 92 kW (125 PS)

1999: Facelift für Schräg- und Stufenheck, neuer Benziner mit 1,6 l (73 kW, 100 PS)

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Fließ- oder Stufenheck, 5 Sitze

Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, Hubraum 1597 bis 1870 cm³, Leistung 66 bis 92 kW (90 bis125 PS)

Fahrwerk: Frontantrieb, vorne und hinten Einzelradaufhängung

Fahrwerk

Der TÜV-Neuling glänzt mit Werten, die meist weit überdurchschnittlich gut sind. Einzig die Vorderachse scheint Probleme zu bereiten – die Mängelhäufigkeit ist fast viermal so hoch wie der Schnitt aller geprüften Fahrzeuge.

Licht

Schlecht eingestelltes Abblendlicht und defekte Blinker notieren die Prüfer häufiger. Wenige Beanstandungen gibt es dafür an den vorderen und hinteren Beleuchtungseinrichtungen.

Bremsen

Die Wirkung der Fußbremse hinten ist dreimal schlechter als der Durchschnitt. Soll dafür die doppelt so gute Wirkung vorn entschädigen? Auch die einseitige Wirkung der Handbremse ist etwas häufiger als normal. Top sind bei diesem Mitsubishi die makellosen Bremsleitungen und -schläuche sowie die Bremsscheiben.

Umwelt

Null Fehler im Kraftstoffbereich und langlebige Auspuffanlagen zeichnen den Carisma aus.

Fazit

Der junge Carisma hinterlässt in der Hauptuntersuchung einen recht ordentlichen Eindruck. Viele Schwachstellen hat er nicht. Aber: Die Zahl der Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln ist deutlich höher als der Schnitt. Das bedeutet, die einzelnen Defekte an Bremse und Vorderachse sind durchaus ernsthafter Natur.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	74,7	74,6	–	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	18,3	20,7	–	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	7,0	4,7	–	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Revolutionäre sehen anders aus: Mit dem Carisma führte Mitsubishi die Benzin-Direkteinspritzung ein



DAT-Preisempfehlung Mitsubishi Carisma:
Dreijährig ist der GL für **16 450 DM** zu haben, der gleich alte LS mit 125 PS kostet **22 000 DM**

3 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- makellose Bremsleitungen und -schläuche
- standfeste Bremsscheiben

NEGATIV
- schlechte Wirkung der Fußbremse hinten
- Defekte an der Vorderachse

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

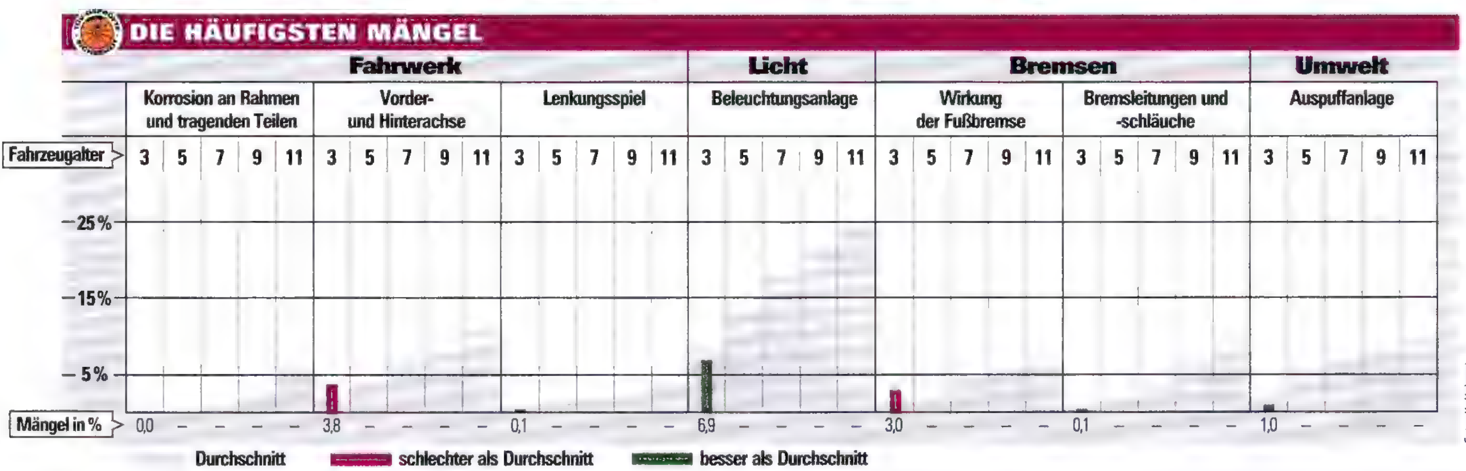
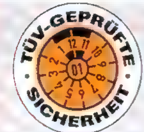


Foto: K. Kuhnigk





Überdurchschnittlich solide in jedem Jahrgang, aber Mängel an Lenkung und Licht

:okäufer lassen den Galant gern links liegen – und ımen einen anderen. Das ist ein Fehler

.in seltenes Stück

■ Kombis sind in Japan :cht besonders gefragt – auch :n Mitsubishi Galant gab es bis 7 nicht als Familien-Frachter. :tzt ist er drei Jahre alt und ıarkt gelegentlich beim Ge-ırauchtwagen-Händler. Bis zu 1400 Liter kann er transportieren, die Limousine bietet lediglich 470 Liter Stauraum.

Unterschiede auch unter der Motorhaube: Der 150 PS starke Benzin-Direkteinspritzer GDI ist höchstens im Vorführwagen zu bekommen, da er erst seit 99 am Markt ist. Er empfiehlt sich nur für geborene Gleiter, die er mit einem Verbrauch von 8,4 Litern belohnt. Der V6 mit 163 PS schluckt 9,3 Liter und bringt jenen seidigen Lauf, den die rauen Zweilitermotoren mit 136 PS vermissen lassen.

Wenig vermisst wird im Innenraum – die Ausstattung war schon immer japanisch vollständig, über die Verarbeitung hört man wenig Klagen. Bei der Material-Auswahl gab sich Mitsubishi besonders viel Mühe: Der Galant wirkt hochwertiger als andere Klassen-Kollegen.

Modellpflege

1989: Einführung Fließheckversion
1993: Modellwechsel auf den E 50
1997: Wechsel auf das aktuelle Modell

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Fließ- oder Stufenheck, Kombi, 5 Sitze
Motor: 4-Zyl.-Reihen- oder 6-Zyl.-V-Motor, 1755 bis 2498 cm³, 55 bis 125 kW (75 bis 170 PS),
Fahrwerk: Frontantrieb, auch Version mit Allradantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Längslenker, Doppelquerlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	75,8	74,6	65,2	60,5	54,5	49,5	45,0	40,9	42,4	33,8
leichte Mängel	19,9	20,7	26,6	30,2	34,0	36,5	38,9	40,5	40,1	42,8
erhebliche Mängel	4,3	4,7	8,2	9,3	11,5	14,0	16,1	18,6	17,4	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung Mitsubishi Galant:
Dreijährige 2.5-V6-Kombis gibt die Liste mit **24 800 DM** an, ein fünfjähriger 1.8i mit 115 PS ist für **11 850 DM** zu haben

3 bis 5 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- standfeste Bremsscheiben
- makellose Bremsschläuche

NEGATIV
- Verschleiß an der Lenkung
- mangelhafte Rückleuchten
- einseitig ziehende Handbremse

DAT-Preisempfehlung Mitsubishi Galant:
Mit sieben Jahren liegt der 2.0 GTi 4x4 bei **9050 DM**, elfjährig steht ein 1.8 GLS mit **3000 DM** in der Liste

7 bis 11 Jahre



POSITIV
- sehr ordentliche Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche
-

NEGATIV
- schwache Lenkung
- Mängel an der Beleuchtung vorn
- schadhafte Antriebswellen

Fahrwerk

Der Rostschutz ist überdurchschnittlich gut, das zahlt sich vor allem bei der älteren Galant-Generation aus. Nur die fünfjährigen Modelle fallen mit Mängeln an Vorder- und Hinterachse auf. Die Lenkung ist dafür in allen Jahrgängen eine typische Schwachstelle. Und Mängel an den Antriebswellen plagen nur die sieben- bis elfjährigen Vorgängermodelle.



Der geräumige Galant Kombi rollt erst seit 97 auf unseren Straßen

Licht

Die vordere Beleuchtung wird in der TÜV-Prüfung überdurchschnittlich oft bemängelt. Alle Jahrgänge sind betroffen. Defekte an den Rückleuchten sind dagegen allein ein Ärgernis bei den drei- bis fünfjährigen Typen.

Bremsen

Verschleiß an den Bremsscheiben fällt erst bei den neun- und elfjährigen Galant ins Gewicht. Sehr solide präsentieren sich aber auch in diesen Jahren noch Bremsleitungen und -schläuche. Bemängelt wird ansonsten nur noch die einseitig ziehende Handbremse bei den drei- und fünfjährigen Typen der jungen Generation.

Umwelt

Kraftstoffanlage und Auspuff sind nicht mängelfrei, aber stets besser als der Durchschnitt.

Fazit

Der Galant ist ein überdurchschnittlich solides Auto. Er fällt zwar vor allem als drei- bis fünfjähriges Modell mit Schwächen an den Achsen, der Handbremse und den Rückleuchten auf. Doch unterm Strich ist er öfter mängelfrei als ein durchschnittliches Auto.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Gruppe	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,2	0,3	1,8
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,1	4,6	3,8	2,8	3,8
Fahrwerk	Lenkungsspiel	1,2	2,2	3,7	8,9	7,6
Licht	Beleuchtungsanlage	9,6	12,5	18,7	22,7	21,7
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,8	0,8	2,8	4,7	5,3
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,1	0,4	1,3	2,0
Umwelt	Auspuffanlage	0,3	3,0	4,4	7,2	6,9

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: H.-J. Mau, M. Nyary

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Mängel an Lenkung und Bremsscheiben altersbedingt, sonst besser als Schnitt

Japanische Autos sind sehr zuverlässig. Alle japanischen Autos? Nein, der Space Wagon macht öfter Ärger

Wenig Spaß am Wagon

Wer kommt schon auf die Idee, ein Japaner könne unzuverlässig sein? Nun, wir haben schon lange vor Bekanntwerden der Mitsubishi-Garantiefall-Vertuschungen darauf hingewiesen, dass es mit dem Antriebsstrang nicht zum Besten steht. Die Getriebe können kaputtgehen, und die Gelenke der Antriebswellen leiden unter hohem Verschleiß.

Der äußert sich als Knacken und macht oft Probleme bei der Identifizierung, weil sich auch die Innenausstattung auf Bodenunebenheiten lautstark zu Wort meldet. Zu der lieblosen Verarbeitung kommt die Neigung zum Verschmutzen, wirklich familienfreundlich sind die grauen Kunststoffe und Teppiche nicht.

Beim Platzangebot tauchen keine Klagen auf, sechs bis sieben Personen werden mit Würde auf bequemen Sitzen transportiert. Nur mit dem Fahrverhalten ist es beladen nicht weit her, dann läuft der Space Wagon noch schlechter geradeaus als leer, und in zu hastig angegangenen Kurven bricht das Heck schon mal aus.

Recht einfach ist die Wahl des richtigen Motors: Der Zweiliter mit 133 PS empfiehlt sich für alle Fälle, ist mit 9,8 Liter Super noch preiswert zu füttern. Doch absolut zuverlässig ist auch er nicht – die Zylinderkopfdichtung brennt öfter durch.

Modellpflege

1983: Markteinführung des Space Wagon
1986: Modellpflege
1991: Neuauflage des Space Wagon, Vorstellung des Space Runner
1998: Modellwechsel beim Space Wagon
1999: Einführung Space Star

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Großraumlimousine 5-türig, 5 oder 7 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, Hubraum 1834 bis 1998 cm³, Leistung 55 bis 98 kW (75 bis 133 PS)
Fahrwerk: Front-, auch Version mit Allradantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Schräglenker, Schraubenfedern

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	75,2	74,6	62,0	60,5	52,7	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	21,8	20,7	30,1	30,2	36,9	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	3,0	4,7	7,9	9,3	10,4	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1



Bis zu sieben auf einen Streich: Aber bei voller Bestuhlung wird der Platz fürs Gepäck knapp

Fahrwerk

Überdurchschnittliche Rostvorsorge, geringer Ö- verlust und solide Antriebswellen geben Plus- punkte. Schlecht sehen nur dreijährige Hinter- achsen und siebenjährige Lenkungen aus.



Kleiner Bruder: Space Runner für fünf

Licht

Dreijährige mit überdurchschnittlichen Mängeln an Scheinwerfern und Blinkern, Fünfjährige mit verstelltem Abblendlicht und Siebenjährige mit Defekten an den Rückleuchten zeigt die Statistik.

Bremsen

Verschlissene Bremsscheiben ab dem fünften Jahr und schadhafte Bremsleitungen bei Siebenjährigen sind die wesentlichen Mängelpunkte.

Umwelt

Alle Werte sind überdurchschnittlich gut.

Fazit

Der Space Wagon ist ein bisschen besser als der Durchschnitt. Er hat keine typischen Mängel, die meisten Schäden tauchen erst verschleißbedingt nach fünf oder sieben Jahren auf.

DAT-Preisempfehlung Mitsubishi Space Wagon: Ein dreijähriger GLXi mit Klima kostet **22 900 DM**, siebenjährig steht ein GLi für **9450 DM** in der Liste

3 bis 7 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Antriebswellen
- makellose Bremsschläuche

NEGATIV
- Defekte an der Lenkung
- Mängel an der hinteren Beleuchtung
- verschlissene Bremsscheiben

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

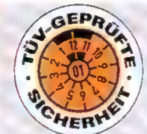
Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,3	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,4	1,7	2,6	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,6	2,9	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	8,9	12,8	18,2	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,0	3,6	4,2	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,2	1,2	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,8	4,3	6,4	–	–

Fahrzeugalter: 3, 5, 7, 9, 11 Jahre; Mängel in %; Skala 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: K. Kehrigk





Alte Modelle mit vielen Mängeln, jüngere Pajero schlechter als der Durchschnitt

dem Pajero entfernten sich Geländewagen erstmals
ı ihrem raubeinigen Image – zu Lasten der Solidität

ein harter Bursche

■ Geländewagen gelten als
rte Burschen, fest wie eine
ırg, nahezu unzerstörbar.
Die Pannenstatistik des Paje-
› dagegen weist in eine ande-
e Richtung. Vor allem die bei
len Käufern so beliebten Tur-
ɔodiesel entpuppen sich hier als
echte Weicheier, Überhitzungsschäden nach längeren Vollgasetappen sind keine Seltenheit. Dazu kommen Defekte am Turbolader, und auch die Getriebe haben mit dem kräftigen Drehmoment ihre liebe Not. Die Benziner dagegen tauchen in der Mängelliste so gut wie nie auf, nur vereinzelt sind Motorschäden wegen gerissener Zahnriemen oder undichter Wasserpumpen zu registrieren.

Was auffällt: Wer den in kurzer und langer Version erhältlichen Pajero wirklich hart rannimmt – etwa als Zugwagen –, muss öfter in eine neue Kupplung investieren. Und wenn der Pajero tatsächlich im Gelände eingesetzt wurde, sollte die Bodengruppe gründlich inspiziert werden, denn Schutzplatten sind kaum vorhanden.

Modellpflege

1983: Markteinführung
1986: neuer 2,5-l-Turbodiesel
1991: Modellwechsel
1994: neue Motoren, Airbag
1997: Facelift GLS/American Dream, alte Version bleibt (Classic)
2000: Modellwechsel

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Geländewagen
Motor: 4- od. 6-Zyl., 2531 bis 3497 cm³, 62 bis 153 kW (84 bis 208 PS)
Fahrwerk: vorn Doppelquerlenker, Drehstabfedern, Stabilisator; hinten Starrachse; Allradantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	64,0	74,6	53,2	60,5	43,9	49,5	34,7	40,9	28,4	33,8
leichte Mängel	29,8	20,7	37,3	30,2	44,2	36,5	47,1	40,5	48,4	42,8
erhebliche Mängel	6,2	4,7	9,5	9,3	11,8	14,0	18,2	18,6	23,2	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Mitsubishi Pajero (Typ V20):
Dreijährige 3500-V6 kosten bis zu **43 000 DM**, ein siebenjähriger 2.5 TD rund **14 900 DM**

3 bis 7 Jahre



POSITIV
- solide Antriebswellen
- standfeste Bremsschläuche
- stabile Achsen

NEGATIV
- Auspuffschäden
- defekte Lenkung
- mangelhafte Bremsleitungen

DAT-Preisempfehlung Mitsubishi Pajero (Typ L040):
Neunjährig steht der 2500 TD mit **12 650 DM** in der Liste, elfjährig liegt der 2600 mit 103 PS bei **6500 DM**

9 bis 11 Jahre



POSITIV
-
- solide Antriebswellen
-

NEGATIV
- schadhafte Achsen
- defekte Lenkung
- mangelhafte Bremsleitungen

Fahrwerk

Der Korrosionsschutz ist mittelprächtig, denn bis auf eine Ausnahme immer etwas schlechter als im Durchschnitt. Zahlreicher als im Schnitt sind auch die Achsmängel bei den neun- (vorn) und elfjährigen (vorn/hinten) Typen. Ganz schlecht sieht es an der Lenkung aus. Jeder Jahrgang ist von der Mängelquote her vier- bis sechsmal auffälliger als der Durchschnitt.



Platz-Hirsch: der lange Pajero-Fünftürer

Licht

Vordere und hintere Beleuchtung sind ein düsteres Kapitel. In keinem Jahr wird der Durchschnitt der Mängelquote erreicht.

Bremsen

Ein durchwachsenes Kapitel für den Pajero. So ist die Wirkung der Fußbremse vorn schlechter als der Schnitt, die Wirkung hinten ist dafür immer besser. Die Handbremse ist nicht fehlerfrei, aber insgesamt besser als andere. Furchtbar sieht es dafür bei der Bremskraftregelung und den Bremsleitungen aus. Die Werte sind tief im roten Bereich. Im Alter wird auch der Verschleiß an den Bremsscheiben und -trommeln bei den Neun- und Elfjährigen bemerkbar.

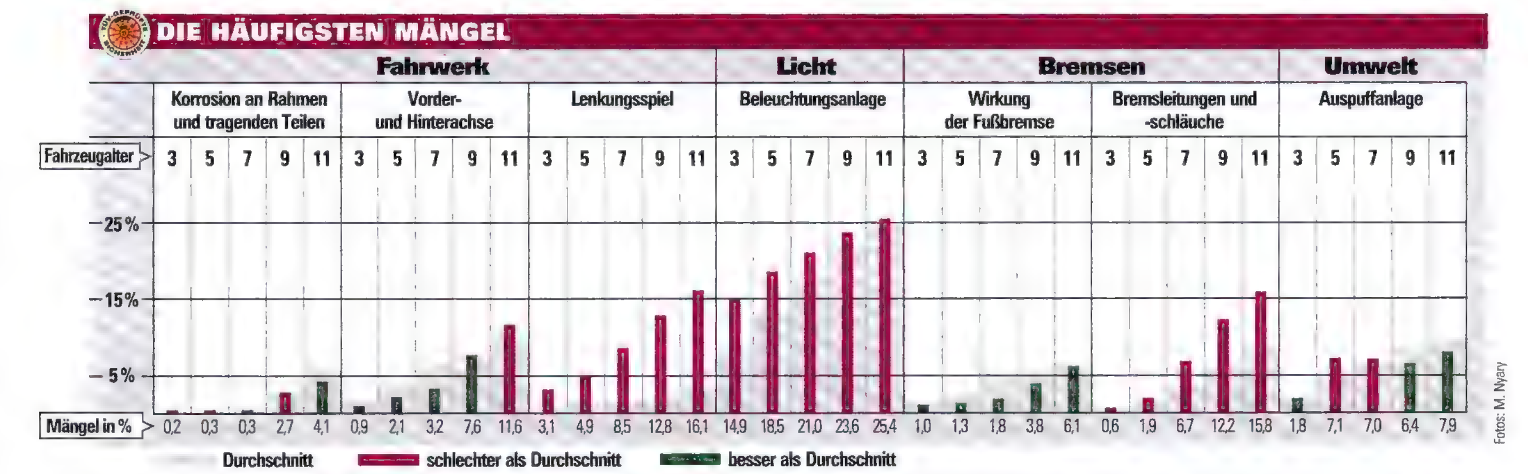
Umwelt

Die Kraftstoffanlage zeigt ab dem siebten Jahr Schwächen, der Auspuff bei den fünf- und siebenjährigen Modellen.

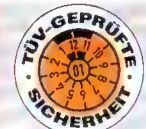
Fazit

Der Geländeriese macht bei der Hauptuntersuchung eine mittelmäßige Figur. Besonders die Bremsleitungen und die Lenkung geben zu denken. Kein Wunder, dass der Pajero seltener mängelfrei abschneidet als andere Fahrzeuge.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: M. Nyary



Mängelzwerg Mic
vor allem die drei-
fünfjährigen sind se
standfest gebaut

Zwei Generationen sind derzeit im Handel vertreten, aber nur eine davon kann guten Gewissens empfohlen werden

Lieber den Runden

Wer sich für einen Nissan Micra interessiert, sollte nach einem der 1993 eingeführten runden Modelle Ausschau halten. Die alte, eckige Generation ist doch schon arg in die Jahre gekommen, neben Problemen mit Zylinderkopfdichtung, Kraftstoffpumpen und Zündanlage häufen sich jetzt Getriebeschäden. Vom rundlichen Nachfolger dagegen sind bis jetzt kaum Störungen bekannt geworden, die paar streikenden Wegfahrsperren und lahm gewordenen Gurtaufroller fallen kaum ins Gewicht. Vorsicht geboten ist aber bei der Benutzung des Handschuhfachs – der Schlosszapfen bricht leicht ab.

Während vier Personen noch ausreichend Platz finden, lässt sich das vom Gepäck nicht behaupten: Gerade 206 Liter schluckt der Kofferraum.

Bei den Motoren ist kleiner dagegen feiner: 55 PS reichen. Diese Variante verrichtet ihre Arbeit sparsamer (5,8 l S) und laufruhiger als der 1,3-Liter (75 PS, 6,5 l S), bietet aber kaum schlechtere Fahrleistungen.

Modellpflege

1983: Modelleinführung
1989: Katalysator serienmäßig
1993: Modellwechsel, Modell SLX serienmäßig mit ABS
1995: Fahrerairbag serienmäßig
1998: Facelift, Einführung Diesel

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig
Motor: 4-Zylinder, 981 bis 1527 cm^3, 37 bis 55 kW (50 bis 75 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Torsionskurbelachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern; Frontantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	81,0	74,6	62,0	60,5	51,0	49,5	40,2	40,9	34,6	33,8
leichte Mängel	16,4	20,7	30,2	30,2	36,6	36,5	44,1	40,5	47,6	42,8
erhebliche Mängel	2,6	4,7	7,8	9,3	12,4	14,0	15,7	18,6	17,8	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Nissan Micra (K11):
12 550 DM kostet ein dreijähriger 1.3 SLX (75 PS), für **6000 DM** ist ein siebenjähriger 1.0 L mit 55 PS zu haben

3 bis 5 Jahre



POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- standfeste Bremsschläuche
- solide Lenkung

NEGATIV
- falsch eingestelltes Abblendlicht
- mangelhafte Fußbremswirkung hinten
- verschlissene Bremsscheiben

DAT-Preisempfehlung Nissan Micra (K10):
Mit neun Jahren kostet ein Super S mit 54 PS **4400 DM**, elfjährig gibt es den LX mit 60 PS für **1650 DM**

7 bis 11 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche
- stabile Lenkung

NEGATIV
- Mängel an der Hinterachse
- mangelhafte Beleuchtung
- Auspuffschäden

Fahrwerk

Rost ist kein Thema beim Micra. Besonders c jüngere Generation bis fünf Jahre ist fast perfe geschützt. Der Vorgänger erweist sich in der St tistik als etwas weniger solide, bleibt aber besse als der Durchschnitt. Allerdings mehren sich be den älteren drei Jahrgängen die Mängel an de Hinterachse, und auch der Ölverlust bei den elfjährigen Typen wird überdurchschnittlich hoch. Vorbildlich sind dafür Lenkung, Vorderachse und Antriebswellen – die Fehlerhäufigkeit ist teilweise erheblich niedriger als im Schnitt.

Licht

Die Beleuchtung ist ein wunder Punkt beim Micra, er liegt fast immer über dem Durchschnitt. Die Einstellung des Abblendlichts ist in allen Jahrgängen vom TÜV überproportional oft kritisiert worden, Gleiches gilt für den Zustand der vorderen und hinteren Beleuchtung. Selbst die Blinker bei den Elfjährigen fallen öfter aus als andere.

Bremsen

Die Wirkung der Fußbremse hinten ist bei den drei- und fünfjährigen Modellen deutlich schlechter als beim Durchschnitt. Doppelt so schlecht ist sogar der Zustand der Bremstrommeln und -scheiben bei fünfjährigen Typen. Dort sehen auch die älteren Kandidaten häufiger schlecht aus. Dazu kommt die oft schlechte Wirkung der Fußbremse vorn bei sieben- bis elfjährigen Micra. In Sachen Bremsleitungen und -schläuche setzen allerdings alle Jahrgänge auf Solidität und stehen meist besser als der Durchschnitt aller geprüften Autos da.

Umwelt

Mängel an der Kraftstoff- und Auspuffanlage ab dem siebten Jahr sind echte Micra-Schwächen.

Fazit

Das neuere Micra-Modell ist ein echter Mängelzwerg. Häufigste Mängel sind das Abblendlicht, die Fußbremswirkung hinten sowie Bremstrommeln und -scheiben. Der Vorgänger mit den sieben- bis elfjährigen Modellen zeigt zwar etwas Alterserscheinungen, besteht aber noch viele Prüfungen. In der Gruppe ohne und mit leichten Mängeln ist er überdurchschnittlich oft vertreten.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

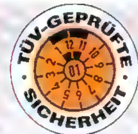
Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	0,4	1,7	3,5
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,7	0,9	3,7	6,8	7,6
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,3	0,3	0,2	0,3
Licht	Beleuchtungsanlage	7,5	15,5	17,6	25,6	27,8
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,3	3,2	5,7	5,4	5,4
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,7	1,1	1,4	1,1
Umwelt	Auspuffanlage	0,5	3,4	8,2	11,7	13,4

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: K. Kuhnigk, M. Nyary





Sehr gute Ergebnisse für den Almera; Sunny überdurchschnittlich, aber mit Schwächen

Sunny, dann Almera: Nissans Kompaktpaket enthält
: Durchschnittsware für fast sorgenfreies Autofahren

,berwiegend sonnig

I Wenn die Rede vom Nis- Sunny ist, kommt meistens ıe ausgezeichnete Zuver- sigkeit zur Sprache. In der t machen die drei unter- hiedlichen Karosserieversio- ɜn Schräg-, Stufenheck und ombi nur selten Ärger.

Dafür macht das Fahren nur venig Freude; abgesehen vom ʒiftigen Zweiliter kommen die braven Vierzylinder wegen ihrer langen Getriebeabstufung nicht recht in die Hufe, und der Fahrkomfort hält sich auch in engen Grenzen. Wer es trotzdem nicht lassen kann – der 1,4-Liter, 75 PS (6,5 l N) tut brav seine Pflicht. Der jüngere Almera dagegen sollte schon 90 PS haben (7,31S), die bessere Sicherheitsausstattung drückt auf die Waage. Auch das deutlich verbesserte Platzangebot kostet Gewicht, dafür funktioniert die Federung nun ordentlich.

Leider sank jedoch die Zuverlässigkeit der in England gefertigten Fahrzeuge: Wegfahrsperre, Stoßdämpfer, aber auch die Zentralverriegelung können schon mal Ärger machen.

Modellpflege

1986: Modellwechsel auf den N13
1991: Modellwechsel auf den N14
1995: Modellwechsel auf den Almera
2000: Wechsel auf neuen Almera

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine, Coupé und Kombi
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1261 bis 1998 cm³, 44 bis 105 kW (60 bis 143 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten doppelte Querlenker, Längslenker, Schraubenfedern, Stabilisator; Frontantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	82,9	74,6	62,1	60,5	51,1	49,5	45,3	40,9	35,8	33,8
leichte Mängel	14,0	20,7	31,2	30,2	38,4	36,5	41,4	40,5	46,2	42,8
erhebliche Mängel	3,1	4,7	6,7	9,3	10,5	14,0	13,3	18,6	18,0	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

Fahrwerk

Solide Rostvorsorge beim älteren Sunny und perfekte beim Almera zeigt schon den Trend: Der Nachfolger ist überdurchschnittlich gut, der Vorgänger hat Schwachstellen an Hinterachse und Antriebswellen. Besonders Letztere sind doppelt so oft betroffen wie im Schnitt.

Licht

Vordere und hintere Beleuchtung sind beim Sunny typische Mängelstellen. Der Almera leistet sich auch hier keinen Ausrutscher.

Bremsen

Die Wirkung der Fußbremse liegt bei den fünf- bis elfjährigen Sunny um den Durchschnitt. Negativ fallen die Bremsleitungen auf. Die dreijährigen Almera haben nur eine kleine Schwäche bei der Wirkung der Fußbremse hinten.

Umwelt

Der Auspuff ist beim Sunny mal über, mal unter dem Durchschnitt, beim Almera besser.

Fazit

Der Almera ist erste Wahl und fast immer besser als der Durchschnitt. Beim Sunny macht sich das Alter bemerkbar, aber im Schnitt ist er noch häufiger mängelfrei als andere Autos.

DAT-Preisempfehlung Nissan Almera (N15):
Für einen dreijährigen 2.0 GTi gibt die Liste bis zu **20 300 DM** an, den gleich alten 1.4 gibt es schon für **9200 DM**

3 Jahre



POSITIV
- kein Rost
- solide Lenkung
- makellose Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
-
- unzureichende Wirkung der Fußbremse hinten
-

DAT-Preisempfehlung Nissan Sunny (N14):
Fünfjährige 2.0 GTi mit 143 PS kosten bis zu **11 600 DM**, neunjährig ist ein 1.4 LX mit 75 PS für **4000 DM** zu haben

5 bis 9 Jahre

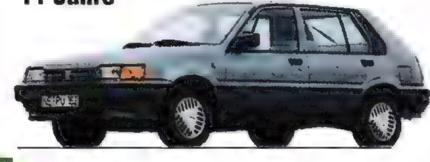


POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche

NEGATIV
- Mängel an der Hinterachse
- Defekte an den Antriebswellen
- schlechte Fußbremswirkung

DAT-Preisempfehlung Nissan Sunny (N13):
Von **1350 DM** für den LX mit 60 PS bis zu **3350 DM** für den GTi 16V reicht die Preisspanne der Elfjährigen

11 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche

NEGATIV
- Defekte an den Antriebswellen
- verschlissene Bremsscheiben
- mangelhafte Beleuchtung vorn

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	0,4	1,1	4,1
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,3	2,3	4,3	6,0	8,8
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,0	0,1	0,3	0,6
Licht	Beleuchtungsanlage	3,3	14,3	22,0	24,2	24,8
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,4	4,0	5,4	4,2	4,0
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,5	1,2	2,2	4,4
Umwelt	Auspuffanlage	0,4	6,3	6,3	7,6	8,9

Skala: 5 % – 15 % – 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: M. Nyary

NISSAN PRIMERA/BLUEBIRD

Auto Bild

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Ältere Modelle mi Rostproblemen, ju Primera überdurch schnittlich mängel

Als Bluebird war der Nissan-Beitrag zur Mittelklasse kein Renner, mit dem Namen Primera kam der Erfolg

Bescheidener Auftritt

Bluebird? Ja, wo ist er geblieben? Antwort: Fast komplett aus dem Straßenbild herausgerostet. Sein Nachfolger, der Primera, ist davon noch weit entfernt. Trotzdem wird er leicht übersehen. Unauffälligkeit als Programm – kaum einer ist zuverlässiger in der Mittelklasse. Pannen sind seltene Ereignisse.

Besonders wenn ihn der Zweiliter-Benziner mit 115 PS antreibt. Dieser Vierzylinder ist sicher die beste Wahl: ruhig und genügsam. Nur 7,9 Liter für 100 Kilometer verspricht das Werk. Die lauten Dieselmotoren wirken mit ihrem Turboloch dagegen wenig zeitgemäß.

Unaufregend ist auch der geräumige Innenraum: Das Cockpit war schon zur Modelleinführung sehr konservativ.

Voll familientauglich: das Heck der viertürigen Limousine. Hier passen 490 Liter rein, in den Kombi können 780 Liter geladen werden. Nichts zu bemängeln gibt es an der Qualität der Materialien im Innenraum – die Bezüge bleiben über Jahre in Form.

Modellpflege

1979: Markteinführung
1984: neues Modell mit Frontantrieb
1986: Facelift, G-Kat serienmäßig
1990: Ablösung durch den Primera
1996: Facelift
1999: Modellüberarbeitung

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Stufenheck, Fließheck, Kombi, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1597 bis 1998 cm³, 49 bis 110 kW (67 bis 150 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn und hinten Einzelradaufhängung

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	80,5	74,6	64,1	60,5	51,5	49,5	45,2	40,9	33,9	33,8
leichte Mängel	16,3	20,7	28,6	30,2	37,0	36,5	39,5	40,5	42,3	42,8
erhebliche Mängel	3,2	4,7	7,2	9,3	11,5	14,0	15,2	18,6	23,8	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Nissan Primera:
Dreijährig steht der 2.0 GT mit bis zu **21 200 DM** in der Liste, mit **5300 DM** der neunjährige 1.6 SLX

3 bis 9 Jahre



POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- verschleißarme Bremsscheiben
- solide Bremsschläuche

NEGATIV
-
- defekte Antriebswellen
- mangelhafte Beleuchtung

DAT-Preisempfehlung Nissan Bluebird:
Die Preisspanne bei den Elfjährigen reicht von **1700 DM** für einen SLX bis **2900 DM** für den Grand Prix 16V

11 Jahre



POSITIV
- verschleißarme Bremsscheiben
- solide Bremsschläuche
- gute Handbremse

NEGATIV
- Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen
- defekte Antriebswellen
- Auspuffschäden

Fahrwerk

Während der Primera vorzügliche Rostschu werte in allen Jahren erreicht, rosten die al Bluebird überdurchschnittlich vor sich hin. der Vorderachse und an den Antriebswell sieht es für beide Baureihen misslich aus, n dreijährige Typen sind besser als der Schnit Auffällig sind auch hohe Mängelquoten fünf- un siebenjähriger Modelle an der Hinterachse.

Geräumiger Ausblick: der Primera Kombi, bei Nissan „Traveller" genannt

Licht

Vordere und hintere Beleuchtungseinrichtung sind beim Bluebird besonders schlecht. Der Primera ist ab dem fünften Jahr nicht sehr viel besser und liefert schlechtere Wert als der Durchschnitt aller geprüften Fahrzeuge.

Bremsen

Ein erstaunlich solides Ergebnis liefert der elfjährige Nissan: Nur die Wirkung der Fußbremse vorn ist schlechter als der Schnitt. Alle anderen Werte sind teilweise sogar deutlich besser. Der Primera schlägt sich ebenso tapfer und patzt nur bei der Fußbremswirkung vorn ab dem siebten Jahr sowie bei den Bremsleitungen der fünfjährigen Modelle.

Umwelt

Primera überdurchschnittlich gut, Bluebird mit deutlich überproportionalen Auspuffschäden.

Fazit

Rost, Mängel an Licht und Auspuff: Der Bluebird schafft trotz schlechter Werte ein durchschnittliches Ergebnis. Der Primera ist sogar überdurchschnittlich oft mängelfrei, zeigt aber ein paar markante Schwachstellen.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Gruppe	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,1	0,3	9,0
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,7	4,4	7,5	7,5	14,0
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,2	0,2	0,2	3,0
Licht	Beleuchtungsanlage	6,9	14,7	20,2	23,6	26,8
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,6	1,8	3,1	4,0	4,6
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,7	1,1	2,0	3,2
Umwelt	Auspuffanlage	1,3	4,9	6,3	6,8	13,9

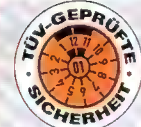
Fahrzeugalter: 3, 5, 7, 9, 11 — Mängel in % — Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: St. Bock, M. Nyary

ꞩSAN MAXIMA





In allen Bereichen viel besser als der Durchschnitt – Maxima mit maximalem Ergebnis

;an Maxima: gute Ausstattung, beste Qualität,
ɜr Preis. Nur an Prestige mangelt es nach wie vor

apans Botschafter

Der Maxima ist Nissans ꞁtenkarte in Europa: Seht :, auch wir können eine ꞁbellimousine bauen – so die ꞁtschaft der Japaner. Angeꞁchts der Verarbeitungsqualität ann da kaum einer widersprehen. Der Maxima ist mit viel ꞁkribie zusammengebaut, da ist ıichts locker oder schlampig verarbeitet. Zahlreiche elektrische Gimmicks unterstreichen den Luxus-Charakter.

Vorne surren entweder 140 oder 193 PS aus dem quer eingebauten Motor. Temperamentvoll sind beide V6-Zylinder nicht, vor allem das Automatikgetriebe kostet viel Leistung. Die Verbrauchswerte pendeln sich laut Nissan für beide Maschinen bei zehn Litern ein.

Großvolumig ist das glattflächige 525-Liter-Gepäckabteil, wenn auch die Ladekante etwas hoch geraten ist.

Der Innenraum mag ergonomisch gestaltet sein, optisch ist er jedenfalls nicht aufregend. Bestenfalls das sauber vernähte Leder der elektrisch verstellbaren Sitze zaubert ein wenig Flair in die graue Maxima-Welt.

Der Fahrzeugbestand in Deutschland ist – wie für Japaner dieser Klasse üblich – gering. Entsprechend dünn ist auch das Gebrauchtangebot. Ein typischer Exoten-Nachteil, das schlechte Werkstattnetz, trifft auf den Maxima nicht zu. Nissan ist bestens etabliert.

Modellpflege

1989: Debüt im Herbst
1994: komplette Überarbeitung, Vorstellung des Maxima QX mit Zweiliter-V6 (140 PS) und Dreiliter-V6 (193 PS)
2000: Modellwechsel

Technische Daten in Kürze

Aufbau: viertürige Limousine, fünf Sitze
Motor: V6-Zylindermotor, Hubraum 1995 bis 2988 cm³, Leistung 103 bis 147 kW (140 bis 200 PS)
Fahrwerk: Heckantrieb, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Torsionskurbelachse, Längslenker, Querlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	82,4	74,6	75,7	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	14,7	20,7	20,6	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	2,9	4,7	3,7	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Fahrwerk

Perfekter Rostschutz, keine klapprigen Achsen, kaum Lenkungsspiel, wenig Ölverlust und standhafte Antriebswellen – der Maxima ist in allen Prüfkapiteln überdurchschnittlich gut.

Licht

Auch in der Beleuchtung schneidet der Nissan besser als ein Durchschnittsfahrzeug ab und liegt deutlich unter den Mängelwerten.

Bremsen

Makellose Bremsschläuche und fast ebensolche Bremsleitungen sind bei den drei- und fünfjährigen Fahrzeugen genauso typisch wie herausragende Bremswirkung von Fuß- und Handbremse. Durchschnittswerte werden nicht mal zur Hälfte erreicht. Bedeutet: Der Nissan fällt nur halb so oft mit Mängeln an den Bremsen auf. Selbst die Bremsscheiben sind bei den fünfjährigen Prüfkandidaten deutlich weniger verschlissen als beim Durchschnitt.

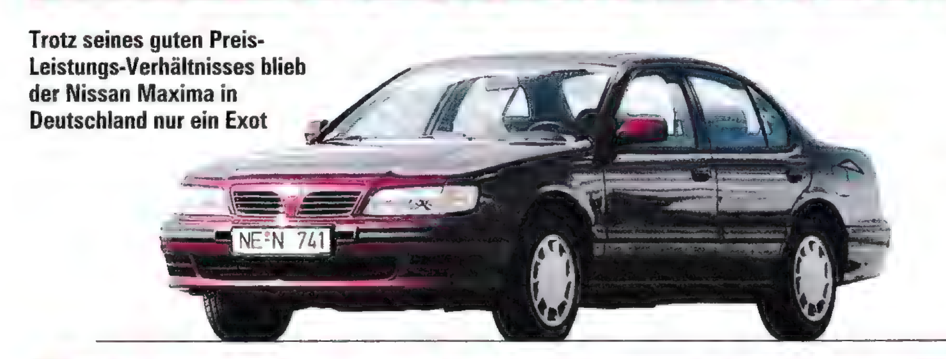
Umwelt

Null Mängel an der Kraftstoffanlage und wenig Schäden am Auspuff überzeugen die Prüfer.

Fazit

Der Maxima grenzt schon an ein Wunder. In keiner TÜV-Prüfung ist er schlechter oder auch nur genauso gut wie der Durchschnitt. Der Maxima ist immer besser. Selbst fünfjährige Typen haben zu 96 Prozent keine oder nur leichte Mängel – das ist ein Spitzenergebnis.

Trotz seines guten Preis-Leistungs-Verhältnisses blieb der Nissan Maxima in Deutschland nur ein Exot



DAT-Preisempfehlung Nissan Maxima (Typ A32): Dreijährig steht der Ambiente mit **25 200 DM** in der Liste, mit fünf Jahren kostet der SLX **13 800 DM**

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche
- solide Wirkung von Hand- und Fußbremse

NEGATIV
-
-
-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk			Licht	Bremsen		Umwelt
	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Vorder- und Hinterachse	Lenkungsspiel	Beleuchtungsanlage	Wirkung der Fußbremse	Bremsleitungen und -schläuche	Auspuffanlage
Fahrzeugalter	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11	3 / 5 / 7 / 9 / 11
Mängel in %	0,0 / 0,0 / – / – / –	0,6 / 1,2 / – / – / –	0,0 / 0,1 / – / – / –	4,9 / 7,2 / – / – / –	0,4 / 0,7 / – / – / –	0,0 / 0,1 / – / – / –	0,5 / 2,4 / – / – / –

25 % – 15 % – 5 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

NISSAN TERRANO II/TERRANO





Ältere Modelle mi erheblichen Mäng neuer Typ meister besser als Schnitt

Raus aus dem Gelände, rauf auf die Straße. Beim Terrano versuchte Nissan das Beste aus zwei Welten zu vereinen

Im Alter am Boden

Jahrzehntelang waren Geländewagen überaus vierschrötige Gesellen mit ungehobelten Manieren und zudem recht teuer. Der Nissan Terrano von 87 machte den ersten Versuch, Geländegängigkeit mit Pkw-Qualitäten zu verknüpfen.

Während Fahrverhalten und -komfort davon nicht nennenswert profitierten, wurden die Nachteile schnell spürbar – das Raumangebot entspricht eher dem eines kompakten Kombis.

Schon deshalb erscheint der seit 93 das Modellangebot ergänzende Terrano II als die bessere Wahl. Sein höheres Gehäuse bietet mehr Platz, die aufrechtere Sitzposition mehr Übersicht.

Bei den Motoren werden Diesel bevorzugt. Weil die aber höher gehandelt werden und trotzdem gute Trinker sind, ist ein Benziner in den meisten Fällen wirtschaftlicher. Der 2,4-Liter in Leistungsstufen von 103 bis 124 PS bietet sich an, der Verbrauch liegt zwischen 11,1 und 13,2 Litern – Normal oder Super, je nach Baujahr.

Modellpflege

1987: Präsentation in Deutschland
1990: Vorstellung des Viertürers
1993: Einführung des Terrano II
1996: Einstellung Terrano, Facelift Terrano II, neue Motoren

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Geländewagen 3- oder 5-t. **Motor:** 4-Zylinder-Reihen- und V6-Motor (auch Diesel), 2389 bis 2960 cm³, 73 bis 109 kW (99 bis148 PS) **Fahrwerk:** Hinterradantrieb, zuschaltbarer Vorderradantrieb; vorn Einzelradaufhängung; hinten Starrachse

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	75,5	74,6	52,0	60,5	45,4	49,5	35,7	40,9	31,9	33,8
leichte Mängel	19,8	20,7	34,2	30,2	41,2	36,5	43,7	40,5	44,8	42,8
erhebliche Mängel	4,7	4,7	13,8	9,3	13,4	14,0	20,6	18,6	23,3	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Nissan Terrano (R20):
Die Preisspanne bei den Dreijährigen reicht von 22 500 DM für den 2.4 bis 36 800 DM für den 2.7 Turbo Diesel

3 Jahre



POSITIV
- kein Rost
- solide Lenkung
- makellose Bremsschläuche

NEGATIV
-
- Auspuffschäden
- unzureichende Wirkung der Fußbremse hinten

DAT-Preisempfehlung Nissan Terrano (WD21):
Fünfjährige 3.0-Fünftürer kosten bis zu 20 200 DM, elfjährige 2.4-Benziner rund 5800 DM

5 bis 11 Jahre



POSITIV
- solide Antriebswellen
- standfeste Bremsscheiben
- solide Bremsschläuche

NEGATIV
- Verschleiß an der Lenkung
- Defekte an der Hinterachse
- Auspuffschäden

Fahrwerk

Während der Terrano II noch makellos durch Rostprüfung geht, fallen am Vorgänger deutli Mängel auf. Die Werte liegen stets über d Durchschnitt und sind vor allem bei neun- und e jährigen Typen auffällig schlecht. Probleme gi es auch an der Hinterachse, die öfter als norm mit Defekten beim TÜV vorfährt. Dazu komme beim ersten Terrano eine schwache Lenkung un überdurchschnittlicher Ölverlust bei fünf- und neunjährigen Modellen. Der Terrano II ist dagegen in fast allen Prüfpunkten deutlich besser.

Licht

Scheinwerfer und Rückleuchten sind die typischen Schwachstellen beim älteren Terrano. Fast alle Mängelwerte liegen über dem Durchschnitt. Der Nachfolger meistert den Lichttest dafür regelmäßig mit Bravour.

Bremsen

Standfeste Bremsscheiben und-schläuche finden sich an beiden Terrano-Baureihen. Doch der erste Vertreter fällt mit sehr schlechten Bremsleitungen auf, die bei der zweiten Serie noch durchschnittlich sind. Die hat nur Ärger mit Wirkung der Fußbremse hinten, ist aber in allen übrigen Punkten besser als der Durchschnitt. Beim ersten Terrano-Modell ist die Wirkung der Fußbremse vorn wie hinten immer schlechter als der Schnitt. Auch einseitig ziehende Handbremsen sind ein reines Altersproblem der ersten Generation.

Umwelt

Kraftstoffanlage und Auspuff beim alten Terrano erreichen in keinem Jahrgang die Durchschnittswerte. Der dreijährige Nachfolger ist dagegen nur wegen seiner Auspuffmängel beim TÜV bekannt.

Fazit

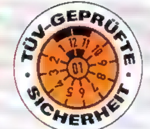
Der Ur-Terrano ist keine Empfehlung. Modelle ohne Mängel sind deutlich seltener als im Durchschnitt. Die Zahl der Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln ist bei den fünf- und neunjährigen Typen besonders ausgeprägt. Der neue Terrano ist dagegen solide und überdurchschnittlich mängelfrei. Er hat keine ausgeprägten Schwachstellen und besteht die meisten Prüfabschnitte problemlos.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	0,6	4,1	10,1
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,4	4,7	6,1	8,1	11,0
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,3	1,4	7,3	13,7	10,6
Licht	Beleuchtungsanlage	5,8	17,8	20,6	27,1	25,2
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,5	6,0	5,2	6,8	7,6
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	1,9	3,4	7,3	9,7
Umwelt	Auspuffanlage	2,3	8,3	8,7	8,3	12,5

Mängel in %
Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt





Gute Rostvorsorge, aber viele Mängel an Bremsleitungen, Hinterachse und Licht

Aus dem Vollen geschnitzt: Der schwergewichtige Nissan Patrol ist ein rustikaler Offroader im XXL-Format

Ein Typ fürs Grobe

Groß, robust und kräftig soll ein Geländewagen sein, so die Idealvorstellung. Dem Nissan Patrol kann man zumindest seine Größe nicht absprechen, je nach Modell und Radstandlänge stemmt er 1,9 Tonnen auf die Waage. Auch robust ist der Japaner: Die Verarbeitung erlaubt sich kaum Mängel, sämtliche Materialien im Innenraum sind strapazierfähig und pflegeleicht.

Aber kräftig? Für den hochbeinigen Klettermaxen mit empfehlenswerten 129 Turbodiesel-PS gibt Nissan ein Drehmoment von 252 Nm an. Etwas knapp für einen Bullen, der bis zu 2700 Kilogramm ziehen darf.

Dafür lässt sich der ausgewachsene Japaner im Kofferraum nicht lumpen: 605 Liter passen in den kurzen Patrol, 810 in den langen mit vier Türen.

Im Abseits haben beide gute Karten, die Achsverschränkung kann sich sehen lassen. Das Reduktionsgetriebe leistet im Gelände mitunter gute Dienste. Von Verwindungen der robusten Karosserie ist dabei nichts zu spüren.

Als sehr praktisch, vor allem in der engen Stadt, erweist sich die geteilte Hecktür. Der linke Flügel ist etwas kleiner, rechts versperrt allerdings das riesige Reserverad bei Einparkmanövern den Blick nach hinten. Seine Heimat ist eben das Gelände.

Modellpflege

1981: Modelleinführung
1983: Facelift, neuer Turbodiesel
1988: neue Modellgeneration mit Schraubenfedern vorn und hinten, nur noch 2,8-l-Diesel
1996: Fahrerairbag serienmäßig
1998: neue Modellgeneration

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Geländewagen 2- oder 4-türig, Heckklappe, 5 bis 7 Sitze
Motor: 6-Zylinder-Reihen-Dieselmotor, Hubraum 2826 cm^3, Leistung 85 bis 95 kW (116 bis 158 PS)
Fahrwerk: Hinterradantrieb, Frontantrieb zuschaltbar, vorne Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern; hi. Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Schraubenfedern

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	64,5	74,6	54,4	60,5	46,5	49,5	40,5	40,9	32,6	33,8
leichte Mängel	27,6	20,7	34,8	30,2	40,5	36,5	41,9	40,5	47,4	42,8
erhebliche Mängel	7,9	4,7	10,8	9,3	13,0	14,0	17,6	18,6	19,8	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1

Ein kantiger Kerl: Der Patrol macht aus seiner Herkunft kein Geheimnis – er ist ein echter Geländewagen

Fahrwerk

Probleme mit der Hinterachse ziehen sich durch alle Jahrgänge. Der Ölverlust hingegen pendelt um den Durchschnitt. Rostvorsorge und Antriebswellen sind auch im Alter überdurchschnittlich gut.

Licht

Das Licht ist eine einzige Katastrophe. Selbst die Einstellung des Abblendlichts ist meistens schlechter als der Schnitt der überprüften Fahrzeuge. Gleiches gilt für die Beleuchtungseinrichtung vorn und hinten.

Bremsen

Die Wirkung der Fußbremse hinten ist erheblich schlechter als im Durchschnitt, und die Handbremse zieht besonders bei drei- und fünfjährigen Typen einseitig. Richtig furchtbar sind aber die Bremsleitungen. In allen Jahrgängen werden sie überdurchschnittlich bemängelt.

Umwelt

Kraftstoff- und Auspuffanlage präsentieren sich in allen Jahrgängen durchschnittlich.

Fazit

Trotz seiner robusten Karosserie hat der Nissan Patrol vereinzelt Schwächen, die teilweise nur bei jungen Modellen, teilweise aber auch altersbedingt auftreten. Neben überdurchschnittlich vielen Defekten am Licht gelten besonders die Bremsleitungen regelmäßig als Prüfungshindernis.

DAT-Preisempfehlung Nissan Patrol:
Dreijährige GRD-5-Türer kosten bis zu **34 800 DM**, elfjährig kostet ein 3.3 Turbo Diesel noch **6650 DM**

3 bis 11 Jahre

POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- solide Antriebswellen
- standfeste Bremsschläuche und -scheiben

NEGATIV
- Mängel an der Beleuchtungsanlage
- Mängel an der Hinterachse
- angegriffene Bremsleitungen

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,3	1,3	5,0
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,9	3,3	7,1	11,1	11,5
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,5	0,5	2,1	0,8	1,9
Licht	Beleuchtungsanlage	13,2	18,9	21,6	23,6	29,0
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	4,9	6,4	5,4	5,1	6,3
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,6	3,2	6,6	13,4	13,2
Umwelt	Auspuffanlage	1,9	5,4	6,2	7,9	7,6

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt



TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Als B-Typ überdurchschnittlich gut, als A-Modell mit wachsender Mängelhäufigkeit

Der pfiffige Kleinwagen ist der solideste Opel der Neuzeit, er bietet in seiner B-Version sogar ansprechende Technik

Rund und gesund

Zwei Corsa-Generationen sind auf dem Markt zu finden, von denen die erste inzwischen jedoch angewelkt ist. Die Preise liegen zwar niedrig, das Qualitätsniveau jedoch auch. Wer etwas mehr Geld aufbringen kann, sollte sich lieber für die Investition in das Folgemodell entscheiden, das zudem mit verbesserter Sicherheit aufwartet.

Außerdem bietet es mehr Platz als der enge Corsa A und eignet sich mit seinem ordentlichen Fahrkomfort auch für die Langstrecke. Völlig frei von Fehlern ist jedoch auch dieser Opel nicht, sattsam bekannte Störungen betreffen die Zündelektronik und die Hochspannungskabel. Allerdings kann Ruckeln auch an verschmutzten Ventilen der Abgasrückführung liegen.

Im Motorensortiment gibt es klare Favoriten: In Corsa A wie B ist der 1.2i (45 PS, um 6 l S) die erste Wahl, wenn Geld die Hauptrolle spielt. Zumindest bis 97 der 1.0 12V (55 PS, 5,8 l S) erschien, dessen quirliger Dreizylinder bis heute das Maß der Kleinwagendinge ist.

Modellpflege

- **1983:** Neueinführung der Baureihe
- **1985:** Katalysator lieferbar
- **1990:** Facelift
- **1993:** Modellwechsel auf Corsa B
- **1994:** Doppelairbag serienmäßig
- **1997:** Facelift, Einführung 1.0 12V
- **2000:** Modellwechsel

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine, 2- oder 4-türig
Motor: 4-Zylinder, 973 bis 1686 cm^3, 33 bis 80 kW (45 bis 109 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Querlenker; hinten Verbundlenkerachse; Frontantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	78,1	74,6	62,7	60,5	54,8	49,5	37,4	40,9	29,6	33,8
leichte Mängel	18,9	20,7	30,4	30,2	34,6	36,5	44,2	40,5	44,7	42,8
erhebliche Mängel	3,0	4,7	6,9	9,3	10,6	14,0	18,4	18,6	25,6	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung Opel Corsa B:
Die Liste gibt für einen dreijährigen 1.4 16V **15 300 DM** und für einen siebenjährigen 1.2i Eco **5950 DM** an

3 bis 7 Jahre



POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Handbremse
- überdurchschnittliche Bremsleitungen unnd -schläuche

NEGATIV
-
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Beleuchtung hinten

DAT-Preisempfehlung Opel Corsa A:
Der 1.6 GSi steht neunjährig mit **4550 DM** in der Liste, **1200 DM** kostet ein elfjähriger 1.5 Swing

9 bis 11 Jahre



POSITIV
- solide Lenkung
- standfeste Bremsleitungen
- verschleißfeste Bremsscheiben

NEGATIV
- Rost an Rahmen und tragenden Teilen
- defekte Antriebswellen
- unzureichende Bremswirkung

Fahrwerk

Rostärger gibt es beim A-Modell reichlich. Da muss sich der B-Nachfolger nicht verstecken, sein Rostschutz ist vorbildlich. Das gilt für fast alle Fahrwerksprüfungen auch. Nur beim Ölverlust der drei- und fünfjährigen Typen patzt der B. Das trifft zugleich auf elfjährige A-Modelle zu, außerdem fallen bei ihnen defekte Antriebswellen häufiger als im Schnitt auf.



Die geräumigste Ausführung: Corsa Combo, überwiegend für Handwerker

Licht

Auch beim Licht ist der Fortschritt vom A- zum B-Typ feststellbar. Während der Vorfahr fast überall schlechter als der Schnitt abschneidet, gelingt dem B meist ein Ergebnis nah am Durchschnittswert. Mal besser, mal schlechter.

Bremsen

Der B-Corsa glänzt mit makellosen Bremsschläuchen bei allen Jahrgängen und sieht auch in den übrigen Disziplinen nicht schlecht aus – unterm Strich ist die Bremsanlage überdurchschnittlich gut. Beim A-Corsa hapert es an den Bremsschläuchen der elfjährigen Typen, und auch die Wirkung von Fuß- und Handbremse kann meist nicht überzeugen.

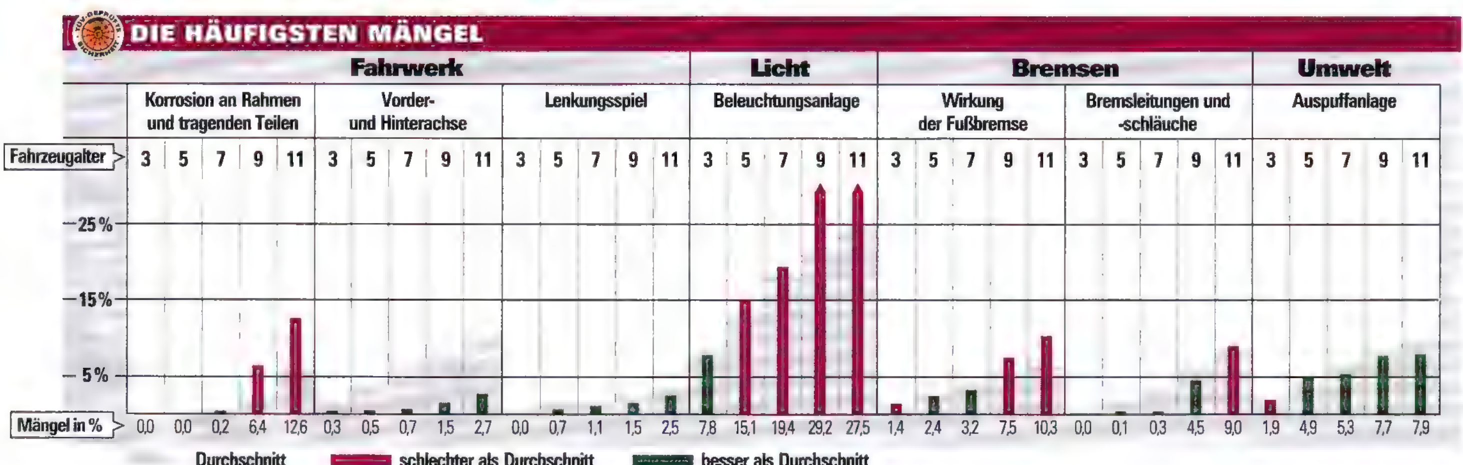
Umwelt

Nur der A zeigt erkennbar Schwachstellen an Kraftstoff- und Auspuffanlage aller Jahrgänge.

Fazit

Der Corsa B ist ein solider TÜV-Kandidat mit weniger Mängeln als der Durchschnitt. Der A-Vorgänger hat deutlich mehr Schwächen und Altersverschleiß: Jeder vierte elfjährige A-Typ hat schon erhebliche Mängel beim TÜV.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: M. Nyary, U. Sonntag



Kadett und frühe Astra-Typen mit gravierenden Schwächen wie Rost, Ölverlust

Seit Jahrzehnten heißt Opels Ziel: einmal den Golf schlagen. Aber selbst der Astra brachte es nur zum Kronprinzen

Der ewige Zweite

Der Astra – früher auch Kadett – ist fast keinem unbekannt: Zu oft machte er Schlagzeilen. Meist rostige. Seine Vorteile fielen dabei unter den Tisch: die geräumige Karosserie zum Beispiel. Der Fünftürer schluckt bei umgelegter Fondbank bis zu 1200 Liter Gepäck. Oder die große Motorenauswahl, die wenig Wünsche offen lässt. Die Basismodelle, egal ob Benziner oder Diesel, sind schon anständig motorisiert, ein guter Kompromiss ist der 1,6-Liter mit 75 PS. Seine Fahrleistungen reichen im Alltag, der Verbrauch pendelt zwischen sieben und acht Litern auf 100 Kilometer. Wer dann noch ein Modell in CD-Ausstattung ergattert, bekommt ein nobel herausgeputztes Auto mit Langstreckenqualität. Schwächen erlaubt sich das Fahrwerk: In Kurven geht der Astra in die Knie, dafür fährt er gut geradeaus.

Wer mit dem hakeligen Getriebe und dem Rost leben kann, freut sich über einen geräumigen Kompakten mit anspruchsloser Technik.

Modellpflege

1984: Einführung des Kadett E
1991: Modellwechsel auf den Astra
1996: leichtes Facelift
1998: Wechsel auf den Astra B

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Schräg- oder Stufenheck, Kombi, Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor (Benzin und Diesel), Hubraum 1199 bis 1998 cm³, Leistung 42 bis 110 kW (57 bis 150 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Einzelradaufhängung, hinten Verbundlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	73,4	74,6	61,1	60,5	50,7	49,5	33,7	40,9	26,9	33,8
leichte Mängel	21,9	20,7	30,8	30,2	37,3	36,5	42,9	40,5	43,6	42,8
erhebliche Mängel	4,7	4,7	8,1	9,3	12,0	14,0	23,3	18,6	29,4	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung Opel Astra:
Das dreijährige Cabrio steht mit **21 300 DM** in der Liste, **6250 DM** kostet das siebenjährige 1.4-GL-Modell

3 bis 7 Jahre



POSITIV
- solide Bremsleitungen und -schläuche
- standfeste Bremsscheiben
- stabile Lenkung

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Rost bei den älteren Modellen
- Defekte an der hinteren Beleuchtung

DAT-Preisempfehlung Kadett:
3350 DM für den neunjährigen GSi 16V und **1200 DM** für das elfjährige LS-Modell mit 60 PS gibt die Liste an

9 bis 11 Jahre



POSITIV
- standfeste Bremsscheiben
- solide Bremsschläuche
- stabile Lenkung

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Rost an Rahmen und tragenden Teilen
- Mängel an der Kraftstoffanlage

Fahrwerk

Drei- bis fünfjährige Astra lassen keine Rostneigung erkennen, doch siebenjährige sind bereits dreimal häufiger als der Durchschnitt betroffen. Beim Vorgänger Kadett sieht das Ergebnis noch verheerender aus, die Quote liegt vier- bis sechsmal höher. Zweiter Mangel: Ölverlust bei allen Kadett/Astra sowie defekte Antriebswellen beim Kadett.



Von Bertone gestylt: das viersitzige Opel Astra Cabrio

Licht

Die Beleuchtung der zwei Bochumer Modelle fällt vor allem hinten schlechter als der Schnitt aus. Blinker, Abblendlicht und Beleuchtung vorn erreichen immerhin Durchschnittswerte.

Bremsen

Solide Bremsschläuche und standfeste Bremsscheiben und -trommeln sind die Pluspunkte des Kadett. Dafür fällt er in den Rubriken Fuß- und Handbremse durch, und auch die Bremsleitungen sind viel schlechter als der Schnitt. Der Astra kennt hingegen nur ein einziges Leiden: eine schlechte Fußbremswirkung hinten.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage des Kadett wird mehr als doppelt so häufig wie im Schnitt beanstandet. Durchschnittlich hingegen schneidet die Auspuffanlage ab. In beiden Disziplinen liegt der Astra vorn.

Fazit

Vom alten Kadett kann nur dringend abgeraten werden. Der Astra ist nur als drei- bis fünfjähriges Modell ein Tipp. Bei den ersten Modellen sind alte Kadett-Krankheiten wie Rost, Ölverlust und Bremsenärger noch zu sehr ausgeprägt.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	1,3	16,7	23,9
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,3	3,8	4,2	3,1	4,8
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,3	0,2	0,8	0,6
Licht	Beleuchtungsanlage	10,8	15,5	19,6	22,4	25,5
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	2,5	2,9	5,8	8,6	10,3
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,2	0,5	8,2	10,1
Umwelt	Auspuffanlage	2,1	5,1	5,4	6,9	7,9

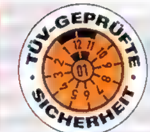
Fahrzeugalter (Jahre); Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: M. Nyary

OPEL VECTRA





Die Zeit heilt alle Wunden, auch bei Autos. Und so wurde aus dem Opel Vectra ein zuverlässiger Alltags-Begleiter

Endlich (aus)gereift

Wein wird mit den Jahren immer besser – ein Satz, der auch für den Opel Vectra gilt. Die ersten Modelljahre waren von zahlreichen Rückrufaktionen gekennzeichnet, mittlerweile scheinen die Rüsselsheimer den geräumigen Mittelklassewagen im Griff zu haben. Egal, welche Karosserievariante gefällt, übersichtlich und gut verarbeitet sind sie ab 94 alle. Mit dem Wechsel auf den Vectra B wurde auch die Anmutung der Innenraum-Materialien besser, und sie ergänzen perfekt das konservative Cockpit-Layout. Guter Tipp: Die Elegance-Ausstattung mit Klimaautomatik und tollem Radio macht den Vectra noch gemütlicher. Ein gesundes Mittelmaß sucht das Fahrwerk: nicht zu straff, nicht zu sportlich und jedenfalls komfortabel. Der Benziner mit 115 PS aus 1,8 Litern unterstreicht diese Abstimmung und gönnt sich durchschnittlich etwa neun Liter. Verbrauchsreduzierend wirkt dabei das auffallend lang übersetzte Getriebe. So hat auch Sparsamkeit ihren Preis.

Modellpflege

1988: Ascona vom Vectra abgelöst
1994: Doppelairbag serienmäßig
1995: Wechsel auf den Vectra B
1996: Einführung des Kombi, neuer Turbodiesel-Direkteinspritzer

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2-, 4- oder 5-türig, Fließ-, Stufenheck, Kombi, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihen- oder 6-Zyl.-V-Motor, 1587 bis 2495 cm³, 42 bis 150 kW (57 bis 204 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, auch Versionen mit Allradantrieb, vorn Einzelradaufhängung, hinten Verbundlenker

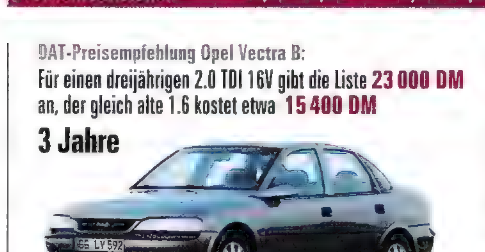
MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	73,6	74,6	63,6	60,5	50,4	49,5	43,2	40,9	36,4	33,8
leichte Mängel	22,2	20,7	28,3	30,2	37,8	36,5	39,8	40,5	41,4	42,8
erhebliche Mängel	4,2	4,7	8,1	9,3	11,8	14,0	16,9	18,6	22,1	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung Opel Vectra B:
Für einen dreijährigen 2.0 TDI 16V gibt die Liste **23 000 DM** an, der gleich alte 1.6 kostet etwa **15 400 DM**

3 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Fußbremse
- makellose Bremsschläuche

NEGATIV
- falsch eingestelltes Abblendlicht
- Mängel an der Handbremse
- verschleißanfällige Auspuffanlagen

DAT-Preisempfehlung Opel Vectra A:
Fünfjährige 2.0i-16V-Turbo-Modelle kosten bis zu **10 100 DM**, elfjährig ist ein GL mit 88 PS für **1900 DM** zu haben

5 bis 11 Jahre



POSITIV
- standfeste Bremsleitungen
- solide Bremsschläuche
- stabile Lenkung

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Mängel an der Handbremse
- unzureichende Rostvorsorge

Ältere Modelle mit erheblichem Ölverlust und Rostsorgen, B-Typen deutlich solider

Fahrwerk

Während die B-Variante als rostsicher gilt, ist der A-Vorgänger schwer betroffen. Die Quote liegt bei den Sieben- bis Elfjährigen doppelt so hoch wie der Durchschnitt. Nur fünfjährige A-Kandidaten fielen bei TÜV-Prüfungen nicht auf. Und während die B-Variante auch in den anderen Kapiteln solide abschneidet, fallen die A-Brüder mit Antriebswellen und Ölverlust auf.



Lademeister: Den Opel Vectra Caravan gibt es in Deutschland seit 1996

Licht

Kein Ruhmesblatt für die Opel-Mittelklasse, die Werte liegen um den Durchschnitt herum. Das Abblendlicht ist beim B oft falsch eingestellt, beim A sind die Blinker häufiger mal defekt.

Bremsen

Das zentrale Sicherheitskapitel der Hauptuntersuchung meistern die Vectra nicht ohne Ärger. Kritik wird vor allem bei der Handbremse in allen Jahrgängen laut. Ältere Vectra schwächeln zudem in der Wirkung der Fußbremse hinten überdurchschnittlich oft.

Umwelt

Der TÜV-Ärger mit der Kraftstoffanlage beim A-Vectra liegt noch im üblichen Rahmen. Schlimmer zeigt sich die Auspuffanlage: Bei den drei- bis fünfjährigen Kandidaten ist sie schlechter als im Prüfungsdurchschnitt.

Fazit

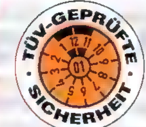
Nicht richtig schlecht, aber auch kein Musterknabe ist der Vectra. Doch während sich die B-Modelle bis auf Details tapfer schlagen, sind die A-Typen in Sachen Korrosion und Ölverlust echte TÜV-Wackelkandidaten.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,8	4,7	11,1
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,9	4,6	4,6	5,5	6,7
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,2	0,7	0,2	0,1	0,2
Licht	Beleuchtungsanlage	9,6	13,1	19,5	19,6	21,4
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,3	2,5	4,7	6,4	6,5
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,3	0,4	1,0	1,5
Umwelt	Auspuffanlage	2,7	6,0	6,2	6,8	7,6

Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %
Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt





A-Modelle bereits mit erheblichen Mängeln – B-Typen besser, aber auch nicht fehlerfrei

Der Omega ist nicht nur der Ober-Opel schlechthin, er steht auch bei vielen Besitzern weit oben in der Gunst

Familien-Oberhaupt

Der Schriftzug täuscht: Omega ist der letzte Buchstabe im griechischen Alphabet und bedeutet „Ende". Wenig schmeichelhaft für ein Auto. Noch dazu, wenn es sich um das Top-Modell von Opel handelt. Der Omega hat seinen eigenen Fan-Kreis, der Hinterradantrieb schätzt, wenig Wert auf futuristisches Styling legt und ein dichtes Werkstattnetz beruhigend findet.

Als Schönheitsfehler empfindet man die schlechte Lackqualität vereinzelter Farben und die durchzugsschwachen Diesel-Triebwerke: Der 2,5-Liter Turbo schluckt 7,4 Liter Diesel und läuft 200 km/h. Er ist mit 130 PS der stärkste Selbstzünder – ein Sechszylinder made by BMW – und macht akustisch kein Geheimnis aus seiner Antriebsart.

Überraschend klein ist der Unterschied im Kofferraum zwischen Kombi und Limousine: Gerade zehn Liter fasst der Kombi mehr (540 Liter), mit umgelegter Bank dürfen es 960 sein. Die Heck-Wahl ist also eine Geschmacksfrage.

Modellpflege

1986: Einführung Rekord-Nachfolger
1990: Facelift: geänderter Grill
1994: neue Modellgeneration (B)
1996: Facelift plus Sidebags in Serie
1999: Facelift, neues Cockpit

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Kombi mit Heckklappe, 5 Sitze
Motor: Vier- und Sechszylinder-Reihen- (Benziner/Diesel) und V6-Motoren, 1771 bis 2969 cm³, 65 bis 155 kW (88 bis 211 PS)
Fahrwerk: Heckantrieb, vorn und hinten Einzelradaufhängung

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	70,5	74,6	56,8	60,5	43,4	49,5	38,7	40,9	32,2	33,8
leichte Mängel	23,6	20,7	31,8	30,2	40,5	36,5	41,8	40,5	43,6	42,8
erhebliche Mängel	5,9	4,7	11,4	9,3	16,1	14,0	19,5	18,6	24,1	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung Opel Omega B:
Dreijährige Kombis mit 211 PS kosten bis zu 29 000 DM, fünfjährig ist eine Limousine für 13 200 DM zu haben

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsschläuche
- ordentliche Fußbremse

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- erhöhtes Lenkungsspiel
- verschleißanfällige Auspuffanlage

DAT-Preisempfehlung Opel Omega A:
Siebenjährig kostet der 3.0i Kombi 10 050 DM, elfjährig ist ein GL-Diesel für 1650 DM zu haben

7 bis 11 Jahre



POSITIV
- solide Bremsleitungen und -schläuche
- ordentliche Fußbremse

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- massiver Rostbefall
- Mängel an der Kraftstoffanlage

Fahrwerk

Während das B-Modell in beiden Jahrgängen mit perfekter Rostvorsorge glänzt, liegt dieser Wert beim A-Typ erheblich über dem Durchschnitt. Dazu kommen beim A noch Defekte an der Hinterachse, zu viel Lenkungsspiel und ein überdurchschnittlicher Ölverlust. Damit sowie mit erhöhtem Lenkungsspiel kämpft allerdings der B-Omega genauso wie der Vorgänger.



Der Omega-Caravan-Kofferraum ist nur wenig größer als der der Limousine

Licht

Vor allem die hintere Beleuchtungseinrichtung sowie die Blinker fallen TÜV-Prüfern bei beiden Omega häufiger negativ auf.

Bremsen

Solide Bremsschläuche, aber Defekte der Handbremse zeigen beide Omega. Der A weist zudem oft verschlissene Bremsscheiben, der B anfällige Bremsleitungen im fünften Jahr auf.

Umwelt

Kraftstoff- und Auspuffanlage sind beim A-Typ klassische Schwachstellen mit einer deutlich überhöhten Fehlerhäufigkeit. Der B-Typ ist unwesentlich besser: in Sachen Kraftstoffanlage nur Durchschnitt, beim Auspuff viel schlechter.

Fazit

Wer A sagt, sollte lieber B sagen. Denn der jüngere Omega macht in fast allen Bereichen eine bessere Figur in der Hauptuntersuchung. Zwar hat er den Ölverlust wie auch die marode Auspuffanlage vom Vorgänger geerbt, doch unterm Strich steht er wegen seiner soliden Rostvorsorge und der besseren Bremsergebnisse deutlich stabiler auf der TÜV-Bühne.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,9	6,0	12,4
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,9	2,5	7,4	9,3	12,3
Fahrwerk	Lenkungsspiel	2,6	6,4	7,5	8,3	7,6
Licht	Beleuchtungsanlage	9,9	12,9	18,0	20,2	22,9
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,3	0,7	1,7	2,0	4,4
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,5	0,4	0,8	1,4
Umwelt	Auspuffanlage	3,1	8,1	8,8	9,7	10,2

Durchschnitt – schlechter als Durchschnitt – besser als Durchschnitt

Auto Bild

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Zahlreiche Mängel in allen Jahrgängen – nur ein knapp durchschnittliches Ergebnis

Zu Produktionszeiten galt der Senator als echte Alternative zu Mercedes und BMW. Im Alter erinnern daran nur die Kosten

Herr Senator trinkt gern

Während seiner Amtszeit sah der Opel Senator stets gut aus gegen BMW Fünfer und Mercedes W 124. Gelobt wurden vor allem das große Platzangebot und das ausgewogene Fahrwerk. Die Verarbeitung hingegen weniger, was niemanden wundern dürfte – in den wesentlichen Teilen stimmt der Senator B mit dem Omega A überein, auch der wurde nie für seine Qualität gerühmt.

Auch nicht für seine Sicherheit – bis zur Modelleinstellung 93 war Opel nicht in der Lage, einen Airbag anzubieten. Wenigstens ABS gab es in Serie, was wegen der kräftigen Motoren auch nötig war. Eingebaut wurden stets Reihensechszylinder aus der guten alten Zeit, am häufigsten ein Dreiliter mit zunächst 156, ab 90 dann 177 PS (mit Kat). Problematisch war immer der Durst – unter elf Liter Super tat sich wenig. Das galt auch für das sportliche Spitzenmodell der Reihe, den 3.0 24V. Dessen 204 PS waren damals eine echte Kampfansage, allerdings konnte die Haltbarkeit nicht alle Erwartungen erfüllen.

Zylinderkopfschäden und Nockenwellenprobleme waren an der Tagesordnung, außerdem war der Ventiltrieb recht anfällig.

So erscheint der 2.6i (150 PS, 10,4 l S) als bessere Alternative – wenn es denn unbedingt ein Senator sein muss.

Modellpflege

1987: Neueinführung auf Basis des Omega A

1988: Dreiliter-Sechszylinder mit 156 PS und Kat

1989: Modellpflege, dunkle Heckleuchten, Einführung 3.0 24V

1993: Modellreihe eingestellt

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig

Motor: Sechszylinder-Reihenmotor, 2594 bis 2969 cm³, Leistung 110 bis 150 kW (150, 177 und 204 PS)

Fahrwerk: vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Schräglenker, Schraubenfedern; Heckantrieb

Fahrwerk

Rostschutz wurde zu Senator-Zeiten noch nicht groß geschrieben. Ab dem neunten Jahr zeigt die Mängelquote steil nach oben. Hinterachse und Lenkung werden sogar schon ab dem siebten Jahr bemängelt. Und der Ölverlust war und ist zu allen Zeiten überdurchschnittlich hoch.

Licht

Abblendlichteinstellung und Funktion der vorderen und hinteren Beleuchtung sind sehr ordentlich und sogar meist besser als der Durchschnitt.

Bremsen

Bremsscheiben sind beim Opel-Schwergewicht kurzlebige Verschleißteile und fallen beim TÜV überdurchschnittlich häufig auf. Dafür sind die Bremsschläuche fast makellos und die Bremsleitungen auch im elften Jahr noch solide. Sehr gute Ergebnisse erzielt auch die Fußbremswirkung, nur die Handbremse monieren TÜV-Prüfer öfter.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage ist bei den Sieben- und Elfjährigen schlechter als im Schnitt. Und auch der Auspuff ist in allen Jahrgängen ein Mängelpunkt.

Fazit

Der Senator ist kein TÜV-Sieger, aber doch ein zäher Brocken. Bei neunjährigen Typen schneidet er sogar überdurchschnittlich gut ab, sonst liegt er im Mittelfeld. Und: Bei elfjährigen Modellen wurde keiner vom TÜV als verkehrsunsicher nach Hause geschickt – besser als der Schnitt.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	–	74,6	–	60,5	47,5	49,5	43,7	40,9	33,7	33,8
leichte Mängel	–	20,7	–	30,2	37,3	36,5	40,6	40,5	44,0	42,8
erhebliche Mängel	–	4,7	–	9,3	15,2	14,0	15,7	18,6	22,3	23,3
verkehrsunsicher	–	0,0	–	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1



Stilmittel Waffelgrill: Daran ist der Senator B sofort als Opels Beitrag zur automobilen Oberklasse zu erkennen

DAT-Preisempfehlung Opel Senator B:
Das 7-jährige CD-24V-Modell kostet bis zu **12 750 DM**, das 11-jährige Basismodell ca. **2750 DM**

7 bis 11 Jahre

POSITIV
- solide Antriebswellen
- fast makellose Bremsschläuche
- solide Bremsleitungen

NEGATIV
- ausgeschlagene Lenkung
- Rost an Rahmen und tragenden Teilen
- Mängel an der Hinterachse

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

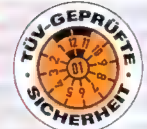
Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	–	–	0,3	4,6	12,2
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	–	–	7,0	6,4	11,2
Fahrwerk	Lenkungsspiel	–	–	9,1	7,9	7,2
Licht	Beleuchtungsanlage	–	–	13,0	15,1	20,4
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	–	–	1,8	1,4	2,0
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	–	–	0,4	0,8	0,9
Umwelt	Auspuffanlage	–	–	10,4	10,0	11,9

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Foto: M. Nyary

OPEL CALIBRA





Schlechter als der Durchschnitt – verschlissene Achsen und Bremsscheiben

Flott in der Form und preiswert in der Anschaffung, sollte der Calibra das Opel-Image sportlich aufpolieren

Schnell gestorben

Nur sieben Jahre versuchte der Calibra, Opel sportlich aussehen zu lassen. Echte Freunde des Rüsselsheimers konnten mit den zahlreichen Schwächen leben: etwa mit nervös und sinnlos blinkenden Warnlampen, reißenden Zahnriemen und sich selbst verstellenden Sitzen. Andere fanden das weniger lustig und zeigten ihm die kalte Schulter. Auch seine Väter, die 97 das Band für immer stoppten.

Fahrfreude gibt es bereits beim Basismodell mit 115 PS. Zivilisierte Fahrweise kostet 8,2 Liter pro 100 Kilometer, 9,1 begehrt die gleich starke Allrad-Variante. Mit 204 PS ist der Calibra fast so sportlich, wie er aussieht – und wird von den Versicherungen gefürchtet, wie an der hohen Kasko-Einstufung erkennbar ist.

Opel-Fahrer waren schon immer tüchtige Heimwerker, weshalb unverbastelte Autos langsam selten werden. Finger weg von Fahrzeugen mit anderen Federn – nach einigen Jahren sieht der durchgerüttelte Calibra aus wie ein schlecht zusammengeflickter Unfallwagen.

Der Kofferraum wurde häufig für Verstärker und Lautsprecher reserviert, immerhin können 300 Liter mit Hightech beladen werden. 980 Liter schluckt der Sportler, wenn die Rückbank umgelegt wird – Platz genug für den Trip zum Möbelhaus.

Modellpflege

1990: Markteinführung in Deutschland mit 115 PS, später auch 150 PS
1992: Vorstellung Turbo-16V
1993: Einführung Calibra V6
1994: Facelift, neuer Zweiliter mit 136 PS
1997: Produktionsstopp

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Coupé 2-türig, Heckklappe, 4 Sitze
Motor: 4-Zyl.-Reihen- oder 6-Zyl.-V-Motor, 1998 bis 2498 cm³, 85 bis 150 kW (115 bis 204 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, auch Versionen mit Allradantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Stabilisator

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	65,8	74,6	53,3	60,5	41,5	49,5	38,5	40,9	–	33,8
leichte Mängel	25,0	20,7	33,4	30,2	40,8	36,5	40,6	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	9,2	4,7	13,3	9,3	17,6	14,0	20,8	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	–	0,1

Flinke Flunder: Der Opel Calibra war sportlich motorisiert und auch mit Allradantrieb erhältlich

Fahrwerk

Die Mängel in der Rostvorsorge sind gering, nur bei fünfjährigen Modellen wird der Durchschnitt knapp verfehlt. Umso zahlreicher sind Defekte an Vorder- und Hinterachse. Auffällig ist auch der gravierende Ölverlust, der in allen Jahrgängen deutlich über dem Schnitt liegt. Und ab dem fünften Jahr erweisen sich die Antriebswellen als wenig standfest.

Licht

Falsch eingestelltes Abblendlicht ab dem fünften Jahr, Mängel an der vorderen Beleuchtung bei Drei- und Siebenjährigen sowie Defekte an den Rückleuchten ab dem neunten Jahr sind weitere Calibra-Schwachstellen beim TÜV.

Bremsen

Verschlissene Bremsscheiben in allen Jahren und eine schlecht funktionierende Handbremse tauchen beim Coupé immer auf.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage ist bei Drei- bis Siebenjährigen nicht ohne Fehler und wird öfter als im Schnitt moniert. Und der Auspuff erreicht in keinem Jahr die Durchschnittswerte.

Fazit

Der Calibra erreicht nie den Durchschnitt. Er hat in allen Altersklassen mehr leichte und erhebliche Mängel als üblich und taucht in der Gruppe der Sieben- und Neunjährigen sogar gelegentlich als verkehrsunsicher auf.

DAT-Preisempfehlung Opel Calibra:
Mit drei Jahren kostet ein 2.5 V6 bis zu **25 500 DM**, 9-jährig ist ein 2.0i mit 115 PS für **7150 DM** zu haben

3 bis 9 Jahre

POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Defekte an Vorder- und Hinterachse
- verschlissene Antriebswellen

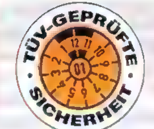
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Gruppe	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	0,2	1,7	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	4,7	6,0	7,8	9,2	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,0	0,2	0,2	–
Licht	Beleuchtungsanlage	6,6	12,5	21,1	22,1	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,8	3,6	3,7	3,4	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,2	0,2	0,3	0,7	–
Umwelt	Auspuffanlage	3,2	6,5	7,9	8,4	–

Fahrzeugalter: 3, 5, 7, 9, 11 — Mängel in % — Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt





Erheblicher Ölverlust, Auspuffschäden und schlechte Bremswirkung moniert der TÜV

Vor der Van-Flut kam der Offroader-Boom. Opel startete mit dem Frontera, der heute noch immer gut aussieht

Schick im Schlamm

Mag sein, dass sich der Opel Frontera nicht für Wüstendurchquerungen eignet, doch im üblichen Stadt-Land-Mix fand er schon viele Freunde.

Ein echter Deutscher ist er übrigens nicht, der Frontera stammt von Isuzu, einer japanischen Tochter des Opel-Eigners General Motors.

Empfehlenswert ist der 2,2-Liter-Benziner mit 136 PS. 11,4 Liter fehlen nach 100 Kilometern aus dem Tank, sofern es sich um das Modell mit dem langen Radstand handelt. Der kürzere Frontera Sport braucht nur unwesentlich weniger, ist aber im Innen- und Kofferraum um vieles kleiner. 300 Liter transportiert der kleine, 540 der große Schlamm-Experte. Auch steigen die Fond-Passagiere deutlich bequemer in den Fünftürer ein.

Das Facelift 98 brachte Komfort: Gummilager zwischen Leiterrahmen und Aufbau verringern Vibrationen, optisch sprang der Offroad-Opel nicht über seinen Schatten. Gerade mal Front und Heck wurden renoviert.

Der Diesel nagelt recht laut, die Benziner gelten als laufruhig. Das kurz übersetzte Getriebe verlangt eifrige Schaltarbeit. Rutschgefahr auf nasser Straße droht dem kurzen Sport, wenn nur dessen Hinterachse angetrieben wird. Alles in allem ein gelungener Mix für Stadt und Land.

Modellpflege

1992: Modelleinführung als viertürige Geländelimousine und zweitüriger Kombi, genannt Sport

1995: Modellpflege: Fahrwerk, Bremsen, Motor

1996: überarbeitetes Cockpit

1998: Facelift

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Geländewagen 2- und 4-türig, Heckklappe, 5 Sitze **Motor:** 4-Zylinder-Reihenmotor (Benzin/Diesel), 1998 bis 3165 cm³, 74 bis 151 kW (100 bis 205 PS) **Fahrwerk:** Hinterradantrieb, zuschaltbarer Frontantrieb; vorn Dreiecksquerlenker, Torsionsfederstäbe, Stabilisator; hinten Starrachse mit Längslenkern und Schraubenfedern

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	64,6	74,6	55,2	60,5	45,9	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	27,9	20,7	34,6	30,2	41,8	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	7,5	4,7	10,2	9,3	12,3	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1



Als Fünftürer ist der Opel Frontera besonders praktisch, der Dreitürer dafür etwas wendiger

Fahrwerk

Rostansätze gibt es schon in den ersten beiden Jahren. Dazu kommen eine schwache Lenkung, Mängel an der Hinterachse, Ölverlust und kaputte Antriebswellen.



Mini-Ausgabe, genannt Frontera Sport

Licht

Beleuchtung vorn und Blinker stets schlechter als der Schnitt. Einzelne Jahrgänge patzen zudem beim Abblendlicht und bei den Rückleuchten.

Bremsen

Die Bremsleitungen werden ab dem fünften Jahr auffällig. Fuß- und Handbremse müssen in allen Jahrgängen öfter beanstandet werden.

Umwelt

Kraftstoffanlage und Auspuffprüfung erreichen in keinem Jahrgang die Durchschnittswerte.

Fazit

Der Frontera ist ein unterdurchschnittliches Auto. Es ist seltener mängelfrei beim TÜV und fällt mit Schwächen wie Ölverlust, Auspuffschäden und schlechter Bremswirkung auf.

DAT-Preisempfehlung Opel Frontera:
Dreijährige TDS Arizona stehen mit bis zu **29 300 DM** in der Liste, **11 550 DM** kostet das 7-jährige Sport-Modell

3 bis 7 Jahre

POSITIV
- solide Vorderachse
- standfeste Bremsschläuche
- verschleißfeste Bremsscheiben

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- schlechte Wirkung von Fuß- und Handbremse
- Auspuffschäden

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,1	0,1	0,4	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,3	3,6	5,0	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,5	1,3	2,2	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	13,1	15,7	19,8	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,8	3,1	4,5	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,2	1,9	2,7	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	2,4	5,5	7,7	–	–

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Der kleine Franzose altert schnell, hat aber nicht sehr viele Schwachstellen

Kleiner Franzose für kleines Geld: Der Peugeot 106 ist günstig zu haben, technisch ein Saxo und kein Risikokauf

Die kleine Nummer

Die Zwillinge Peugeot 106 und Citroën Saxo stammen beide aus dem französischen PSA-Konzern und teilen technisch so ziemlich alles; nur die Karosserie unterscheidet sie.

Empfehlenswert: der spritzige 1,1-Liter-Motor mit 60 PS. Sein Verbrauch bleibt mit 6,7 Litern im Rahmen, ebenso die laufenden Kosten.

Eine Geschmacksfrage ist der Diesel mit 55 PS: Mit 4,8 Litern ist er günstig zu fahren, nervt aber mit seinen schlecht gedämmten Geräuschen.

Hat der 106 schon viele Kilometer auf der Uhr, stört vor allem bei den stärkeren Motor-Varianten das hakelige Getriebe. Ein Sicherheitsmanko: die nur schlecht dosierbaren und nicht besonders standfesten Bremsen.

Der Zahn der Zeit nagt auch kräftig am Innenraum: Die dünnen Stoffe und die Verkleidungen altern im Zeitraffer, schwerere Personen haben die Polster bald durchgesessen. Klappern gehört nach einigen Jahren in jedem 106 zur Tagesordnung.

Immerhin: Mit jedem Jahrgang wurden die früher sehr unregelmäßig gearbeiteten Spaltmaße der Karosserie exakter.

Dafür bietet der nur knapp 3,7 Meter kurze Wagen eine Menge Alltagstauglichkeit, vor allem als Fünftürer. In den glatt geformten Kofferraum passen – je nach Rückbank-Position – zwischen 215 und 530 Liter Gepäck.

Modellpflege

1991: Markteinführung in Europa mit 60-, 75- oder 94-PS-Benziner
1992: neuer 1.0i-Sparmotor mit 45 PS
1993: Einführung des Fünftürers und eines 50-PS-Diesel mit Oxi-Kat
1994: neue Motoren mit 1,6 Litern und 89 oder 104 PS
1996: Facelift, neuer Motor mit 87 kW (118 PS)

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2-/4-türig, Heckklappe, 5 Sitze
Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, (Benziner oder Diesel), 954 bis 1587 cm³, Leistung 33 bis 87 kW (45 bis 118 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Längslenker, Torsionsfederstäbe

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	75,3	74,6	56,4	60,5	48,0	49,5	44,4	40,9	–	33,8
leichte Mängel	20,2	20,7	31,1	30,2	36,2	36,5	39,8	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	4,5	4,7	12,5	9,3	15,8	14,0	15,7	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1

In neun Jahren nur ein Facelift: Das Peugeot-106-Blechkleid sieht noch immer gelungen aus

Fahrwerk

Beim Rostschutz gibt es kaum etwas zu beanstanden, auch an Hinterachse und Lenkung finden Prüfer wenig auszusetzen. Nur an der Vorderachse häufen sich die Mängel, und die Antriebswellen sind bei Fünf- und Siebenjährigen schlechter als normal.

Licht

Falsch eingestelltes Abblendlicht ist der typische Mangel aller Jahrgänge. Die Werte für Beleuchtung vorn und hinten sind zwar nicht berauschend, liegen aber im üblichen Rahmen.

Bremsen

In diesem Kapitel hagelt es Kritik. Vor allem die Wirkung der Fußbremse vorn ist überdurchschnittlich schlecht. Gleiches gilt für Bremstrommeln und -scheiben. Relativ solide und teilweise sogar mängelfrei zeigen sich aber regelmäßig Bremsleitungen und -schläuche.

Umwelt

Kraftstoff- und Auspuffanlage fallen ab dem fünften Jahr überdurchschnittlich oft mit Mängeln auf.

Fazit

Der kleine Peugeot altert schnell. Übertrifft er als Dreijähriger noch die Durchschnittsquote der Fahrzeuge ohne Mängel, so liegt er ab dem fünften Jahr deutlich darunter. Erst mit neun Jahren kehrt sich dieser Trend wieder um. Entscheidend bleibt aber, dass es an ihm kaum gravierende Schwachstellen gibt.

DAT-Preisempfehlung Peugeot 106:
Das Modell 1.4 XT kostet dreijährig rund **13 300 DM**, neunjährig gibt es den 1.4 XT mit 75 PS für **4450 DM**

3 bis 9 Jahre

POSITIV
- sehr gute Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
- Defekte an der Vorderachse
- Verschleiß an Bremsscheiben
- Mängel an der Kraftstoffanlage

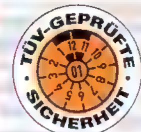
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in %

Bereich	Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk: Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,1	0,2	–
Fahrwerk: Vorder- und Hinterachse	1,1	7,7	7,7	3,1	–
Fahrwerk: Lenkungsspiel	0,1	0,2	0,4	0,5	–
Licht: Beleuchtungsanlage	8,7	14,7	16,9	19,9	–
Bremsen: Wirkung der Fußbremse	2,5	4,2	4,7	5,1	–
Bremsen: Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,4	1,0	1,1	–
Umwelt: Auspuffanlage	1,8	5,8	7,2	7,8	–

Durchschnitt · schlechter als Durchschnitt · besser als Durchschnitt

Foto: M. Nyary



Gravierende Defekte an Bremsen, Motor, Auspuff, Licht: Der 205 ist Mängelriese

Kleinwagen waren laut und unbequem. Bis der Peugeot 205 erschien – der erst im Alter alte Vorurteile stützt

Schon ein Klassiker

Bei seinem Erscheinen 1983 versetzte der Peugeot 205 die Fachwelt aus zwei Gründen in Erstaunen: Kein Kleinwagen zuvor fuhr so erwachsen. Heute stellt sich die Situation etwas anders dar. Mit den Jahren kamen die Probleme, beim TÜV ist der 205 mittlerweile ein Mängelriese, sieht in der Statistik überwiegend rot (siehe unten).

Typisch sind neben klapprigem Interieur defekte Radlager an der Vorderachse, deren Abdichtung Peugeot in 13 Jahren Bauzeit nicht in den Griff bekam. Auch die Gelenke der Antriebswellen halten nicht ewig. Probleme an Zündung und Benzineinspritzung sind ebenfalls typische Franzosenkrankheiten.

Bei den Motoren locken natürlich besonders die verschiedenen GTi mit bis zu 128 PS. Doch spätestens beim Kostenvergleich siegt der vernünftige Elfhunderter mit 60 PS (6,5 l S).

Eine Klasse für sich mit für damalige Verhältnisse sehr laufruhigen Motoren war der 205 Diesel mit 60, ab 1990 dann 64 PS (5,3 l). Allerdings belastet ihn die Steuergesetzgebung inzwischen erheblich; diesem Umstand kann jedoch mit Nachrüstkats zahlreicher Anbieter entgegengewirkt werden. So aufgewertet, ist ein 205 Diesel auch heute noch ein angenehmer Langstrecken-Begleiter – laufruhig, gut gefedert und mit 50 Liter Tankinhalt sehr ausdauernd.

Modellpflege

1983: Markteinführung
1984: Topmodell GTi mit 1,6-l-Motor und 103 PS
1987: neue Motorengeneration TU: 1.1 (60 PS), 1.4 (75 PS) und Modellpflege
1989: alle Benziner mit G-Kat, Diesel ab Herbst 91 mit Kat
1996: Produktionsende

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Cabrio und Schrägheck, 2- und 4-türig, Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder, 947 bis 1905 cm³, 31 bis 94 kW (45 bis 128 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten Längslenker, Drehstäbe; Frontantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	–	74,6	47,4	60,5	35,5	49,5	30,8	40,9	26,0	33,8
leichte Mängel	–	20,7	38,9	30,2	43,6	36,5	44,2	40,5	44,0	42,8
erhebliche Mängel	–	4,7	13,7	9,3	20,9	14,0	24,9	18,6	29,9	23,3
verkehrsunsicher	–	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1



Merkmal Seitenfenster: Die Linie des 205 ist charakteristisch, der lange Radstand ungewöhnlich

Fahrwerk

Der Rostschutz ist nicht perfekt, aber immer noch deutlich besser als der Durchschnitt. Die Achsen sind in puncto Mängelhäufigkeit erheblich besser. Der erste wunde Prüfbereich ist die Lenkung. Bei neunjährigen Typen wird sie dreimal öfter als im Schnitt kritisiert. Auch der Ölverlust liegt weit über dem normalen Maß. Schließlich sind auch die Antriebswellen in jedem Jahrgang schlechter als der Schnitt.

Licht

In diesem Prüfkapitel versagt der Peugeot auf ganzer Linie. Abblendlicht und Beleuchtung sind in den meisten Jahrgängen fast doppelt so schlecht wie der Durchschnitt. Nur bei den Blinkern wird annähernd der Schnitt erreicht.

Bremsen

Verschlissene Bremsscheiben, -schläuche und -leitungen sind typisch. Die Wirkung von Fuß- und Handbremse ist ähnlich schlecht. Abgesehen von der Bremskraftverteilung erreicht der 205 nie die durchschnittlichen Mängelwerte.

Umwelt

Kraftstoff- und Auspuffanlage sind ebenfalls weitaus schlechter als im Durchschnitt.

Fazit

Der 205 verbraucht sich immer mehr. In fast allen Prüfungen liegt er unterm Standard, nur der gute Rostschutz und die stabilen Achsen retten ihn über die Jahre.

DAT-Preisempfehlung Peugeot 205:
Die Preisspanne reicht von fünfjährigen 1.6 Automatik für **8950 DM** bis zum elfjährigen 1.1 GL für **1200 DM**

5 bis 11 Jahre

POSITIV
- stabile Achsen
- ordentliche Rostvorsorge

NEGATIV
- Verschleiß an der Lenkung
- Mängel an der Beleuchtung
- Defekte an Bremsleitungen und -schläuchen

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

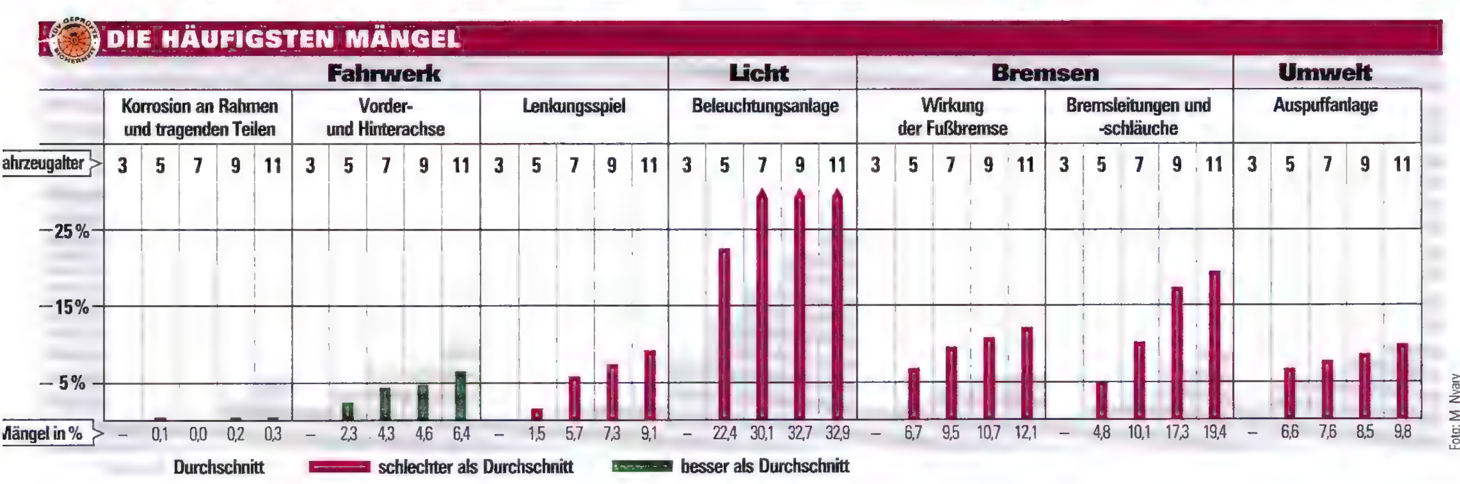


Foto: M. Nyary

PEUGEOT 306/309



Überdurchschnittlich viele Mängel: 309 mit Ölverlust und anfälligen Bremsleitungen

306 und 309, zwei biedere Franzosen, die ein Vorurteil pfleglich behandeln: die klapperige Verarbeitungsqualität

Der Nervtöter

Toller Look und nichts dahinter? Für die Kompakt-Peugeot 306 und 309 trifft das gleichermaßen zu. Irgendwas scheppert immer, egal ob Kabel im Armaturenträger oder die Scheibe in der Tür. Dazu kommen ungenaue Spaltmaße von Karosserie und Cockpit sowie mäßige Haltbarkeit der Sitze. Ihr weicher Schaumstoff ist bereits nach einigen 10 000 Kilometern durchgesessen.

Gespart wurde auch bei der Geräuschdämmung: Egal welcher Motor unter der Haube werkelt – laut brummen sie alle. Empfehlenswert ist der ab 94 angebotene 1,1-Liter mit 60 PS. Kein Drehzahlwunder, klar, aber auch kein Trinker: Mit 6,7 Litern kommt er im Schnitt 100 Kilometer weit. Ebenfalls ein Tipp: die elastischen Diesel.

Geräumig: der Laderaum mit 338 beziehungsweise 442 Litern im Kombi. Eher abzuraten ist vom Cabrio, das es an Steifigkeit fehlen lässt. Die Karosserie verwindet sich schon bei den geringsten Fahrbahn-Herausforderungen.

Modellpflege

1986: Markteinführung des 309
1993: Markteinführung des Peugeot 306, Einstellung 309
1997: Einführung des Kombi
1999: Einführung des 2.0-HDi-Direkteinspritzers mit 90 PS

Technische Daten in Kürze

Aufbau: 306 als Schräg-, Stufenheck, Cabrio, Kombi, 309 nur Limousine; 2- und 4-türig, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder, 1110 bis 1998 cm^3, 40 bis 120 kW (54 bis 163 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine; hinten Längslenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	73,0	74,6	53,5	60,5	47,3	49,5	35,6	40,9	27,3	33,8
leichte Mängel	22,9	20,7	34,0	30,2	36,1	36,5	42,5	40,5	47,7	42,8
erhebliche Mängel	4,1	4,7	12,5	9,3	16,6	14,0	21,9	18,6	24,8	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1

DAT-Preisempfehlung Peugeot 306:
Bis zu **25 200 DM** stehen für ein 3-jähriges Cabrio in der Liste, für **7300 DM** ist ein 7-jähriger XN mit 75 PS zu haben

3 bis 7 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Defekte an der Vorderachse
- verschlissene Bremsscheiben

DAT-Preisempfehlung Peugeot 309:
3750 DM kostet ein neunjähriger GTi 16V mit 147 PS, mit **1300 DM** parkt der elfjährige 309 XR in der Liste

9 bis 11 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- solide Bremsschläuche
- stabile Achsen

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Bremsleitungen
- unzureichende Bremswirkung

Fahrwerk

Perfekte Rostvorsorge beim 306, gute Werte für den 309. Das ältere Modell fällt jedoch kontinuierlich über alle Jahrgänge mit Mängeln an den Antriebswellen, einer wenig soliden Lenkung und deutlichen Ölverlusten auf. Der Nachfolger zeigt ab dem fünften Jahr Mängel an den Wellen und in allen Jahren Defekte an Vorderachse und Lenkung.



Große Klappe und viel dahinter: Der 306 Break schluckt bis zu 730 Liter

Licht

Die Einstellung des Abblendlichts ist bei 306/309 stets ein Problem. Auch die vordere Beleuchtung ist nur bei siebenjährigen Modellen besser als der Schnitt und sonst darunter.

Bremsen

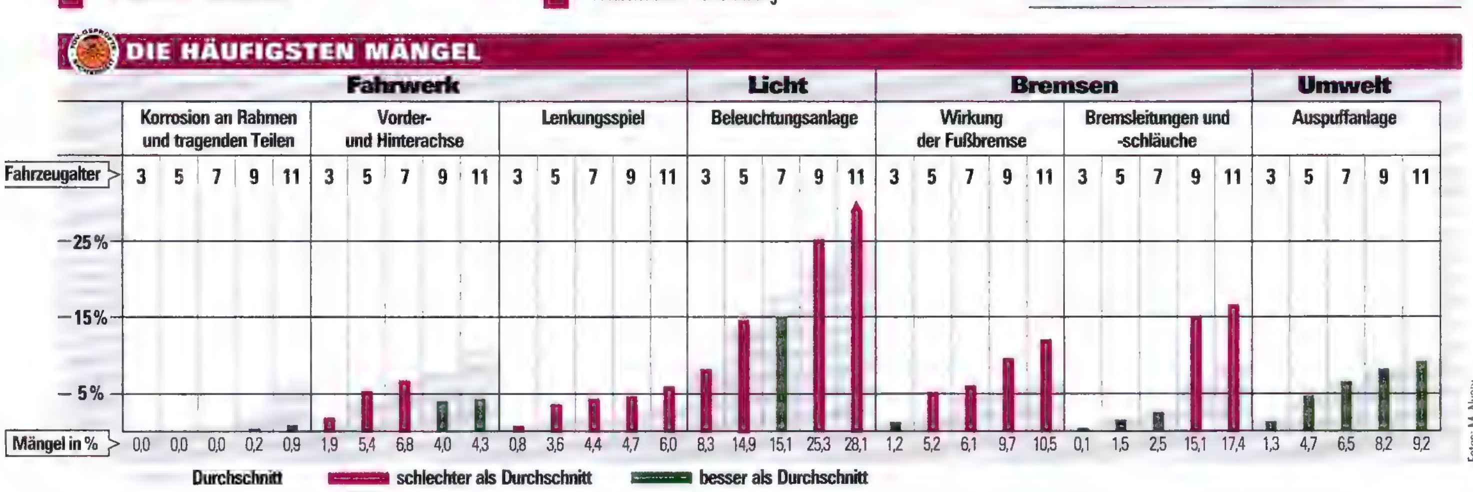
Verschlissene Bremsscheiben finden sich bei beiden Peugeot-Modellen stets häufiger als im Schnitt. Die Wirkung der Fußbremse lässt bereits ab dem fünften Jahr nach, ab derselben Zeit häuft sich die einseitige Funktion der Handbremse. Eine deutliche Verbesserung zeigt der Modellwechsel bei den Bremsleitungen: kaum Beanstandungen beim 306, zweistellige Raten beim 309.

Umwelt

Die Mängelwerte für den Auspuff liegen noch im Schnitt oder knapp darunter. Für die Kraftstoffanlage gilt das Gleiche.

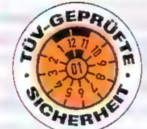
Fazit

Lieber nicht 309, seine Mängelquoten liegen deutlich über dem Schnitt. Aber selbst viele 306 haben mit fünf und sieben Jahren bereits überdurchschnittlich oft erhebliche Mängel.



Fotos: M. Nyary

PEUGEOT 406/405



405 ab dem siebten Jahr mit erheblichen Mängeln, 406 knapp Durchschnittsniveau

Der 405 nervte noch mit Verarbeitungsmängeln, der 406 zeigt sich ausgereifter und lockt mit attraktivem Design

Französische Evolution

Französische Autos kann man lieben oder nicht – jedenfalls haben sie einen eigenständigen Charakter. Weiche Federung, weiche Sitze, aber leider auch schlechte Verarbeitung. Von dieser Regel macht der 405 keine Ausnahme: Klappergeräusche werden oft gehört, abfallende Kunststoffteile stehen fest auf der Tagesordnung. Immerhin: Besserung ist erkennbar, der 406 hinterlässt einen deutlich solideren Eindruck. Auch die Materialien im Innenraum wurden von Jahr zu Jahr nobler, selbst die Geräuschkulisse wurde immer zurückhaltender.

Motorisch ist für beide Modelle der Turbodiesel mit 90 PS erste Wahl. Kräftig und bescheiden kommt er mit knapp sieben Litern 100 Kilometer weit.

Eine solide Größe: das Kofferraum-Volumen der 405-Limousine mit 470 Litern. Der 406 kann da nur mit 430 Litern kontern. Wem das nicht reicht, der schaut nach dem optisch gelungenen Kombi mit 526 beziehungsweise 845 Lade-Litern.

Modellpflege

1987: Markteinführung Peugeot 405
1992: Facelift
1995: Ablösung des 405 durch 406
1999: Facelift des 406

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Kombi, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor (auch Diesel); V6-Motor (406), 1361 bis 2946 cm³, 47 bis 152 kW (64 bis 207 PS)
Fahrwerk: Front- oder Allradantrieb; vorn Federbeine, Querlenker; hinten Längslenker, Torsionsfederstäbe

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	73,5	74,6	52,0	60,5	42,1	49,5	32,9	40,9	28,8	33,8
leichte Mängel	21,8	20,7	37,4	30,2	41,4	36,5	44,8	40,5	46,0	42,8
erhebliche Mängel	4,7	4,7	10,6	9,3	16,5	14,0	22,2	18,6	25,1	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung Peugeot 406:
30 300 DM stehen für den dreijährigen 3.0 SVE mit 190 PS in der Liste, **15 600 DM** für einen gleich alten 1.8 SR

3 Jahre



POSITIV
- kein Rost
- makellose Bremsschläuche
- standfeste Antriebswellen

NEGATIV
- unzureichende Fußbremswirkung hinten
- mangelhafte Handbremse
- verschlissene Bremsscheiben

DAT-Preisempfehlung Peugeot 405:
Fünfjährige SRDT-Diesel kosten bis zu **12 800 DM**, elfjährige GL-Modelle mit 72 PS noch **1350 DM**

5 bis 11 Jahre



POSITIV
- stabile Achsen
- ordentliche Rostvorsorge

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Mängel an den Bremsleitungen
- verschlissene Bremsscheiben

Fahrwerk

Sehr guter bis perfekter Rostschutz bei 405 wie 406. Doch dann zeigt sich der Generationenunterschied. Während die dreijährigen 6er in keiner Prüfung schlechter als der Durchschnitt liegen, kritisiert der TÜV beim 5er den erheblichen Ölverlust in allen Jahrgängen, die defekten Antriebswellen ab dem siebten und die unsolide Lenkung ab dem neunten Jahr.



Reift wie guter Wein: Der 405/406 wird mit der Zeit immer besser

Licht

Vordere und hintere Beleuchtung beim 406 sind schlechter als der Schnitt. Das kann der 405 hinten besser, doch vordere Lichter und die Einstellung des Abblendlichts ab dem siebten Jahr sind auch kein Durchschnitt mehr.

Bremsen

Handbremse, Fußbremswirkung hinten und die Bremsscheiben sind beim 406 schlechter als der Schnitt. Ähnliche Schwachstellen finden sich auch beim 405. Zudem mangelhafte Bremsschläuche ab dem fünften und defekte Bremsleitungen ab dem siebten Jahr.

Umwelt

Kaum Beanstandungen beim 406. Der 405 fällt stets mit reichlich Mängeln an der Kraftstoffanlage auf, und auch der Auspuff wird ab dem siebten Jahr zur Prüfungsschwachstelle.

Fazit

Der 405 birgt manches TÜV-Risiko, die Quote der Fahrzeuge mit erheblichen Mängeln ist stets größer als der Schnitt. Der Nachfahr 406 ist zwar kein Überflieger, aber kaum schlechter als der Schnitt und eine Kaufüberlegung wert.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,2	0,7
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,0	1,9	3,2	4,3	4,4
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,3	1,0	1,5	4,2	5,8
Licht	Beleuchtungsanlage	7,8	13,4	18,7	25,4	27,4
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	3,3	5,4	5,9	6,7	7,7
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	1,7	7,3	15,3	18,1
Umwelt	Auspuffanlage	1,0	4,8	6,9	8,9	11,7

Fahrzeugalter: 3, 5, 7, 9, 11; Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: M. Nyary



Praktisches Van-Konzept mit zwei Schiebetüren, doch der Rest vom 806 fängt schon früh mit Ärger an

Kein reifer Jahrgang

Wie seine baugleichen Derivate Citroën Evasion, Fiat Ulysse und Lancia Zeta begeistert auch der Peugeot 806 mit praxisgerechten Details: So erleichtern seitliche Schiebetüren den bequemen Zutritt in die hinteren Reihen, ohne in engen Parklücken Lackschäden zu verursachen.

Allerdings gilt es zu bedenken, dass auch der 806 serienmäßig nur fünf Plätze mitbringt, die Sitze sechs und sieben finden sich in der Aufpreisliste. Sie zu montieren will gut überlegt sein, denn dann schrumpft der Kofferraum auf Brieftaschenformat. Eine Unart, die der 806 mit den meisten Vans teilt. Dafür steckt sein Fahrwerk Beladung locker weg, federt stets komfortabel und lässt sich auch in der Spursicherheit nicht beirren.

Von den Motoren verdienen zwei besondere Beachtung: Der Zweiliter-Benziner ist der Partner für alle Fälle und mit 10,6 Liter Super noch einigermaßen genügsam. Ideal erscheint der moderne HDi, aber eben auch teuer. Da empfiehlt es sich, den kräftigen 2.1 dT mit 109 PS zu wählen, der wesentlich mehr Drehmoment als der 1,9-Liter bietet, mit 8,2 Litern aber kaum mehr verbraucht.

Leider besitzen alle Motoren ein anfälliges Kühlsystem, Wärmetauscher und Schläuche können undicht werden, so Überhitzungen hervorrufen.

Modellpflege

1994: Markteinführung des wegen der Kooperation mit drei Marken Eurovan genannten Peugeot 806
1995: 1,9-l-Turbodiesel, 90 PS
1996: 2,1-l-Turbodiesel, 109 PS
1998: Facelift
1999: 2,0-l-HDi, 109 PS

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Großraumlimousine 5-türig
Motor: Vierzylinder, 1905 bis 2088 cm³, 66 bis 108 kW (90 bis 147 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Stabilisator

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	60,7	74,6	50,1	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	29,6	20,7	34,9	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	9,7	4,7	15,0	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Auffällig unauffällig: schlichte Linie des Eurovan. Die dicken A-Säulen stören die Sicht nach schräg vorn



Schon in jungen Jahren deutliche Mängel an Lenkung und Bremsscheiben

Fahrwerk

Perfekter Rostschutz ist bei drei- und fünfjährigen Fahrzeugen und auch beim 806 Standard. Doch dann häufen sich die Mängel: Ölverlust doppelt so häufig wie normal, viermal so viele Defekte an den Antriebswellen und leicht erhöhte Werte der Vorderachse. Auffällig ist zudem das ausgeprägte Lenkungsspiel. Bei dreijährigen Typen ist der Mängelwert mehr als 20-mal höher, bei fünfjährigen wegen des gestiegenen Durchschnittswerts zehnmal schlechter.

Licht

Die Einstellung des Abblendlichts und der Zustand der Beleuchtung vorn und hinten sind allgemein schlechter als der Durchschnitt.

Bremsen

Höhere Mängelwerte als im Schnitt finden sich bei den Bremsleitungen und Bremsscheiben, der Fußbremswirkung vorn sowie der Bremskraftregelung. Außerdem zieht die Handbremse einseitig, und bei dreijährigen Typen sind die Bremsschläuche schlechter als der Schnitt.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage ist fast fehlerfrei, nur der Auspuff der Fünfjährigen zeigt sich anfällig.

Fazit

Kein toller Start für den 806, erster wie zweiter Jahrgang sind deutlich seltener mängelfrei als der Schnitt. Und die Zahl der 806 mit erheblichen Mängeln ist deutlich höher als üblich.

DAT-Preisempfehlung Peugeot 806:
Dreijährig kostet der 2.1 TD Pullman bis zu **30 500 DM**, mit fünf Jahren ist der 806 SR für **17 600 DM** zu haben

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- stabile Hinterachse
-

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- schadhafte Lenkung
- verschlissene Bremsscheiben

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Gruppe	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,1	3,5	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	10,8	12,4	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	12,9	15,9	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,4	2,8	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,8	0,7	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,8	5,1	–	–	–

Fahrzeugalter; Mängel in %; Achse: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

PORSCHE BOXSTER

Aller Porsche Anfang: der Boxster. Musterbeispiel für schwäbische Qualität. Jedenfalls die ersten drei Jahre

Traumtyp, Traumwerte

Am Anfang war Skepsis: Der Boxster ist kein richtiger Porsche. So wie der Mittelmotorvorgänger (VW-)Porsche aus den Siebzigern nie Porsche-Status erreichte.

Doch aus diesem Erbe hat sich der Boxster gelöst. Nicht zuletzt die aktuelle Frontpartie des klassischen Elfers hat dazu beigetragen. Wenn heute ein Boxster von hinten auf der Autobahn aufläuft, erkennen nicht mal Fachleute den Unterschied. Der gesamte Vorderwagen des Boxster ist mit dem des Elfers nahezu identisch. Zudem sind 80 000 Mark Eintritt in die Porsche-Welt wahrlich kein Sonderangebot. Dafür lockt ein 204 PS starker Sportwagen mit hoher Alltagstauglichkeit und Traumnoten beim TÜV. Zumindest im Laufe seines bisherigen Lebens, das gerade eine TÜV-Prüfung, also drei Jahre, währt.

Der Mittelmotor macht Platz für zwei Stauräume: Vorne und hinten ein Kofferraum schaffen Platz für den Wocheneinkauf, aber auch für Misstrauen. Denn den Motor sieht man nur von unten, Ölstand und Kühlwasser müssen vom hinteren Stauraum aus geprüft werden.

Immerhin lockten nicht nur Fahrfreude, sondern auch ein Verbrauch von 8,9 Litern, eine präzise Lenkung und ein Fahrwerk, das innerhalb der physikalischen Grenzen mit allen Beinen am Boden bleibt.

Modellpflege

1996: Vorstellung des Mittelmotor-Roadsters mit 2,5-Liter-Sechszylinder-Boxer (150 kW, 204 PS)

1999: Markteinführung des Boxster S mit 185 kW, 251 PS

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Cabriolet 2-türig, zwei Sitze
Motor: Sechszylinder-Boxermotor, Hubraum 2480 bis 3179 cm³, Leistung 150 bis 185 kW (204 bis 251 PS), Hinterradantrieb
Fahrwerk: Einzelradaufhängung vorn, Stabilisator; hinten Mehrlenkerachse, Stabilisator

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	86,8	74,6	–	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	11,3	20,7	–	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	1,9	4,7	–	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Ungerecht: Der Porsche Boxster wird immer im Schatten des erfolgreichen 911 stehen



Fast perfekt: 98 Prozent aller geprüften Mini-Porsche sind so gut wie mängelfrei

Fahrwerk

Dreimal den Traumwert von null Komma null Beanstandung schafft der Boxster in den Kapiteln Korrosion, Lenkungsspiel und Antriebswellen. Einzig Ölverlust an Motor und Getriebe fällt auf, ist aber noch nicht häufiger als bei einem durchschnittlichen Wagen.

Licht

Leuchtende Augen für Auto und Fahrer – der kleine Porsche ist in allen Prüfpunkten besser als der Durchschnitt der untersuchten Autos.

Bremsen

Ein Sportwagen muss schnell beschleunigen und genauso gut bremsen können. Kann der Boxster auch, die Mängelquote liegt fast immer bei null. Lediglich die einseitige Wirkung der Handbremse sorgt selten mal für Kritik.

Umwelt

Weder an der Kraftstoff- noch an der Auspuffanlage der untersuchten Boxster wurde auch nur der geringste Mangel entdeckt.

Fazit

Besser geht es fast nicht: In keinem TÜV-Kapitel ist der Boxster schlechter als der Durchschnitt aller Fahrzeuge. Meist liegt die Mängelquote bei ideal null oder knapp darüber. Als schlechtester Punkt gilt ein geringer Ölverlust an Mittelmotor und Getriebe. Ob das zur klassischen Schwachstelle wird, können erst die nächsten TÜV-Jahre zeigen.

DAT-Preisempfehlung Porsche Boxster:
Der dreijährige Boxster 2.5 mit 204 PS kostet bei einer Laufleistung von 62 000 km noch **54 300 DM**

3 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- standfeste Bremsen
- langlebige Auspuffanlage

NEGATIV
-
-
-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk			Licht	Bremsen		Umwelt
	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Vorder- und Hinterachse	Lenkungsspiel	Beleuchtungsanlage	Wirkung der Fußbremse	Bremsleitungen und -schläuche	Auspuffanlage
Fahrzeugalter	3 – 5 – 7 – 9 – 11	3 – 5 – 7 – 9 – 11	3 – 5 – 7 – 9 – 11	3 – 5 – 7 – 9 – 11	3 – 5 – 7 – 9 – 11	3 – 5 – 7 – 9 – 11	3 – 5 – 7 – 9 – 11
Mängel in %	0,0 – – – –	0,4 – – – –	0,0 – – – –	3,1 – – – –	0,2 – – – –	0,0 – – – –	0,0 – – – –

–25 % –15 % – 5 %

Durchschnitt | schlechter als Durchschnitt | besser als Durchschnitt

Foto: I. Barenscheе



Hohe Qualität in allen Jahrgängen. Typisch ist nur ein erhöhter Bremsenverschleiß

Ein echter Klassiker, der Porsche 911. Aus zweiter Hand wird der sportliche Fahrspaß zum bezahlbaren Vergnügen

Porsche für Puristen

Porsche pur? Das gibt es heute fast nur noch auf dem Gebrauchtwagenmarkt. Denn die älteren 911er vor Baujahr 1997 kommen echter Sportler-Philosophie noch näher: Schlupfregelung ist Fahrer-Sache, leichtgängige Lenkungen für Warmduscher, und telefonieren kann sowieso keiner, wenn die Boxer-Band im Heck aufspielt.

Die Lenkung ist bei allen Modellen auffallend direkt, Kupplung und Bremse verlangen großen Pedaldruck. Straff und dennoch komfortabel: das 911-Fahrwerk. Bei der Motorenwahl, sollte der durstige Turbo mit seinen 300, 360 oder 408 PS nur von finanzkräftigen Porsche-Piloten gewählt werden, die anderen sind mit dem 272 PS kräftigen 911 (Modell 993) gut beraten.

Frischluft-Freunde loben immer wieder das verwindungssteife Cabrio und den praktischen Targa – wasserdicht sind meist beide. Wenn da nur das liebe Geld nicht wäre: Gute 911 werden nämlich meist über DAT-Liste gehandelt.

Modellpflege

1988: Einführung Carrera 4 mit Allrad
1990: neuer Turbo mit 320 PS
1992: Carerra RS und Cabrio
1993: Modellwechsel (993)
1997: neuer 911 mit Wasserkühlung (Modell 996)

Technische Daten in Kürze

Aufbau: zweitüriges Coupé, Länge/Breite/Höhe 4245/1735/1300 mm
Motor: Sechszylinder-Boxermotor, eine oben liegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Leistung 217–408 PS
Fahrwerk: Heck- oder Allradantrieb, Einzelradaufhängung vorn und hinten

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	82,0	74,6	75,5	60,5	70,5	49,5	62,7	40,9	60,3	33,8
leichte Mängel	14,8	20,7	20,6	30,2	23,6	36,5	29,9	40,5	31,7	42,8
erhebliche Mängel	3,1	4,7	3,9	9,3	5,9	14,0	7,4	18,6	8,0	23,3
verkehrsunsicher	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Porsche 911 (996/993):
Dreijährige Turbo mit 408 PS kosten bis zu **141 000 DM**, 5-jährig ist ein Carrera mit 272 PS für **67 100 DM** zu haben

3 bis 5 Jahre

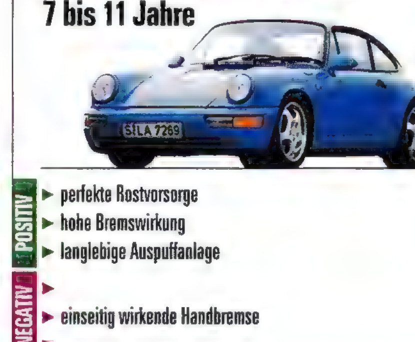


POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen
- langlebige Auspuffanlage

NEGATIV
- schnell verschlissene Bremsscheiben
- Mängel an der Beleuchtung

DAT-Preisempfehlung Porsche 911 (964):
Der 911 Turbo kostet 7-jährig **74 500 DM**, elfjährig ist ein Carrera mit 231 PS für **25 900 DM** zu haben

7 bis 11 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- hohe Bremswirkung
- langlebige Auspuffanlage

NEGATIV
- einseitig wirkende Handbremse

Fahrwerk

Rost ist seit 1976 kein Porsche-Thema mehr. Aber auch in den übrigen Fahrwerkskapiteln hat der TÜV nicht viel zu kritisieren. Selbst der Ölverlust am Motor, ein altbekanntes Leiden, ist nicht halb so schlimm wie im Schnitt.



Sportmaschine für Kenner und Könner: der 911 Turbo mit 408 PS

Licht

Ein Schatten fällt auf die Lichtprüfungen beim TÜV, die Werte liegen nur knapp unter dem Durchschnitt. Bei den neunjährigen Modellen ist die an und für sich simple Einstellung des Abblendlichts sogar minimal schlechter.

Bremsen

Angesichts der Top-Bremswerte müssen nur die zwei klassischen Schwachstellen erwähnt werden. Die Handbremse ist bei fünfjährigen Modellen schlechter als der Schnitt. Gleiches gilt für die Bremsscheiben der besonders fahraktiven drei- und fünfjährigen Kandidaten.

Umwelt

Weder Tank noch Auspuffanlage fallen bei Hauptuntersuchungen großartig auf – hier gilt fast so etwas wie eine Langzeitgarantie.

Fazit

Der Sportwagen-Klassiker muss vor keiner TÜV-Prüfung zurückschrecken. Die solide Qualität und der regelmäßige Wartungsaufwand garantieren Traumwerte. Die Ausreißer einzelner Jahrgänge in ganz unterschiedlichen Bereichen belegen, dass der 911er bis auf den Verschleiß der Bremsscheiben keine durchgängige Schwachstelle kennt.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

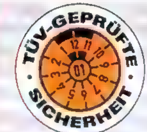
Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,3	0,5	1,7	1,6	1,6
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,6	0,4	0,4	0,7
Licht	Beleuchtungsanlage	5,3	6,8	10,7	15,2	17,2
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,3	0,4	0,7	0,5	1,2
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,1	0,5	0,3	0,2
Umwelt	Auspuffanlage	0,3	0,1	0,5	0,6	0,6

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: K. Kuhnigk

RENAULT TWINGO





Nicht viele Schwachstellen, aber ab dem fünften Jahr deutlich schlechter als Schnitt

Basis des Twingo-Erfolgs ist das clevere Raumkonzept: außen klein, innen groß. Und natürlich die flotte Form

Sympathie ist alles

Wer hat behauptet, dass sich die Autos immer ähnlicher sehen? Mit seinem genialen Raumkonzept erregte der Twingo ab 93 Aufsehen: Ach, wie niedlich! Und wie praktisch: Die hintere Sitzbank lässt sich zwischen zwei Positionen fast stufenlos verschieben – von ganz hinten (was einen riesigen Knieraum zur Folge hat, aber kaum Platz fürs Gepäck lässt) bis knapp hinter die Vordersitze, womit der Kofferraum in unendliche Weiten ausufert. Da fehlen eigentlich nur hintere Türen.

Weniger variabel ist der Inhalt des Maschinenraums: In den ersten drei Jahren gab es einen drehfaulen und fast schon durstigen (6,5 l S) 1,3-Liter mit 55 PS, der den leichten Twingo trotzdem flott voranbringt.

Doch wesentlich lebendiger und sparsamer geht der 96 eingeführte 1,2-Liter zu Werke, der zunächst 54, ab 97 dann 59 PS leistet und mit sechs Liter Super zufrieden ist. Einen Liter mehr verbraucht die Automatikversion, wobei es unter dem Beinamen Easy auch einen Twingo mit Halbautomatik gibt.

Auch diese passt ausgezeichnet zum komfortablen Charakter, denn außer viel Platz bietet der Twingo auch noch eine verblüffend geschmeidige Federung. Die Sitze jedoch sind für größere Menschen nur ein Notbehelf – zu klein und mickrig.

Modellpflege

1992: Premiere in Paris
1994: Twingo Easy mit automatischer Kupplung
1996: neuer 1,2-l-Motor (54 PS) und neues Automatikmodell
1997: Motorleistung 43 kW/59 PS
1998: Modellüberarbeitung: verbesserte Struktur, Sidebags und Gurtkraftbegrenzer

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2-türig, Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1149 bis 1239 cm³, 40 oder 43 kW (54 oder 59 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern

Fahrwerk

Fast perfekte Rostvorsorge, solide Hinterachse und Lenkung, wenig Ölverlust und standfeste Antriebswellen sind gute Gründe für einen Twingo. Nur die Mängel an der Vorderachse liegen ab dem fünften Jahr über dem Durchschnitt.

Licht

Abblendlicht und hintere Beleuchtung sind die typischen Schwachstellen, auf die der TÜV ein Auge wirft. Die Mängelhäufigkeit aller Jahrgänge liegt zum Teil weit über dem Schnitt.

Bremsen

Die Wirkung der Fußbremse vorn und hinten lässt zu wünschen übrig und ist im Schnitt schlechter als die Handbremsergebnisse. Die Bremsleitungen sind solide, aber die -schläuche sind ab dem fünften Jahr sechs- bis siebenmal schlechter als im Schnitt.

Umwelt

Wenig Mängel an Kraftstoffanlage und Auspuff – die Werte liegen im grünen Bereich.

Fazit

Der Twingo ist erstaunlich solide. Beim Fahrwerk sind nur Vorderachsmängel kritisch, am Licht nur die hintere Beleuchtung. Bedenklich sind aber die Bremsschläuche und -scheiben, die besonders bei den siebenjährigen Typen auffallen. Unterm Strich scheiden weniger Twingo mängelfrei ab als im Durchschnitt – und das gibt dann doch wieder zu denken.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	71,1	74,6	52,6	60,5	44,9	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	23,0	20,7	32,6	30,2	32,6	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	5,9	4,7	14,8	9,3	22,4	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,0	–	0,1



Sympathische Erscheinung: Der Twingo ist so nett, dem kann man nicht mal seine Fehler krumm nehmen

DAT-Preisempfehlung Renault Twingo:
Dreijährige Matic-Modelle kosten bis zu 11 550 DM, siebenjährig ist ein 1.3 mit 54 PS für 6000 DM zu haben

3 bis 7 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- wenig Ölverlust am Antrieb
- solide Bremsleitungen

NEGATIV
- Mängel an der Vorderachse
- schadhafte Bremsschläuche
- unzureichende Wirkung der Fußbremse

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

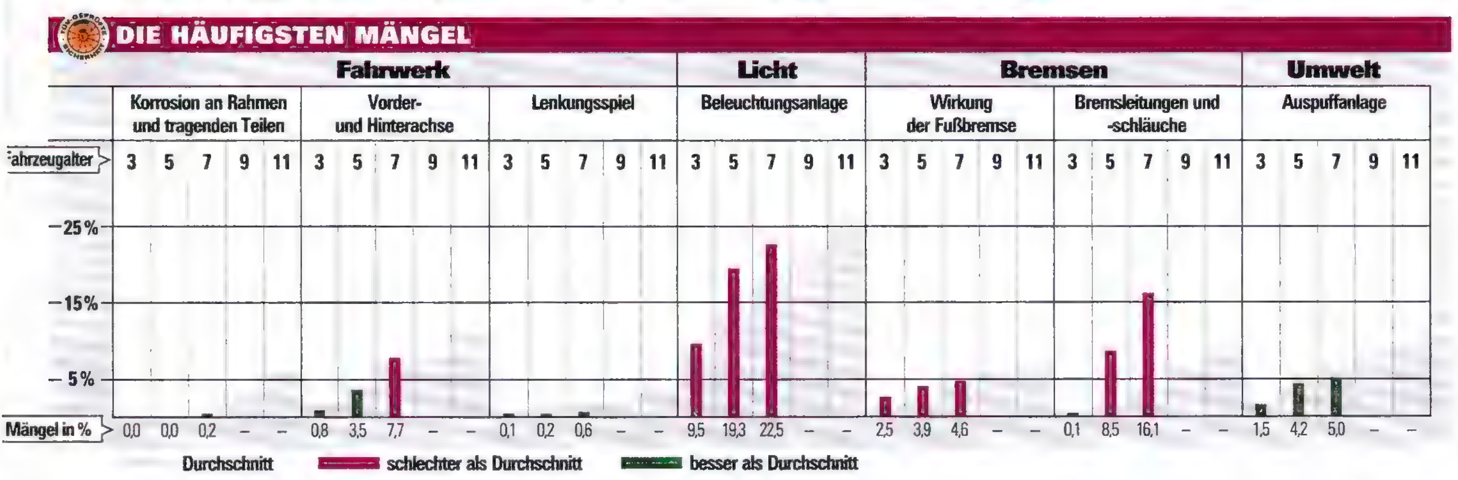


Foto: M. Nyary

Auto Bild

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Neunjährige Modelle mit erheblichen Mängeln, elfjährige teilweise nachgebessert

Eines der einst beliebtesten Importfahrzeuge verschwindet vom deutschen Markt: R 5, Franzosen-Star der 70er/80er

Teurer Freund

Beim Geld hört Freundschaft auf. Vielleicht erklärt sich so der knappe Bestand an Renault 5, dem kleinen Freund aus der damaligen Werbung. Die meisten Besitzer geben dem mittlerweile angegrauten Mini in Aussicht saftiger Rechnungen lieber den Gnadenschuss.

Nennenswert vertreten ist nur noch das Sondermodell Campus, mit dem Renault in den Jahren 91 und 92 die Lücke füllen wollte, die der eine halbe Klasse aufgerückte neue Clio hinterlassen hatte.

Einziger Motor im Campus ist ein laufruhiger 1,4-Liter mit 58 PS, der sich mit 6,8 Liter Normal begnügt. Allerdings teilt auch dieses Aggregat die Neigung zu durchbrennenden Zylinderkopfdichtungen und korrodierenden Kontaktsteckern – Pannen sind programmiert.

Mit einem gerissenen Kupplungsseil – seit 88 ein beliebter Defekt des R 5 – dagegen lässt es sich bei etwas Gefühl für die Technik noch weiterfahren.

Insgesamt macht der R 5 nie einen Hehl daraus, dass er ein Kind der Achtziger ist. Laute Motor- und Windgeräusche begleiten die Fahrt, in Kurven nimmt er enorme Seitenneigung an und quietscht früh mit den Reifen, ehe es wirklich ernst wird. Was vermutlich auch ganz gut ist, denn der Sicherheitsstandard des Renault 5 ist natürlich längst überholt.

Modellpflege

1972: Modellreihe eingeführt
1985: grundlegend überarbeitet; ab GTI Rücksitze asymmetrisch geteilt umklappbar
1987: Facelift, Frontpartie mit Blende und schmalem Lufteintritt
1988: Sondermodelle „Exclusiv" und „Primus" mit 5-Gang-Getriebe, Sonnendach, grünem Wärmeschutzglas
1991: Sondermodell Campus
1992: Produktion eingestellt

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig
Motor: 4-Zylinder, 839 bis 1721 cm^3, 26 bis 85 kW (35 bis 115 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Längslenker, Drehstabfedern

Fahrwerk

Der kleine Freund schlägt sich tapfer gegen den Rost, die Mängelquote liegt noch unter dem Durchschnitt. Doch dann kommt es knüppeldick: Mängel an der Vorderachse und Lenkung, erheblicher Ölverlust und defekte Antriebswellen bei elfjährigen Kandidaten.

Licht

Ein ganz schwieriges Kapitel für den Renault 5: falsch eingestelltes Abblendlicht und deutlich überdurchschnittlich viele Mängel an der vorderen Beleuchtung. Die Lampen hinten sowie die Blinker sind insgesamt durchschnittlich.

Bremsen

Die Fußbremswirkung vorn ist nur halb so gut wie bei einem Durchschnittsauto, Handbremse und Bremsschläuche sind etwas besser. Ganz schlecht sind die Bremsscheiben – der Mängelwert ist mehr als doppelt so hoch.

Umwelt

Überdurchschnittlich viele Mängel finden sich an der Kraftstoff- und an der Auspuffanlage.

Fazit

Der R 5 ist zwar zäh, doch die Schwachstellen mehren sich und sind gravierend. Das gilt vor allem für den Ölverlust, die mangelhafte Lenkung und die angegriffenen Bremsen. Kurioserweise sinken diese Mängelwerte oft von den neun- zu den elfjährigen Typen. Offenbar wird da noch mal in der Werkstatt nachgebessert.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	–	74,6	–	60,5	–	49,5	31,1	40,9	28,6	33,8
leichte Mängel	–	20,7	–	30,2	–	36,5	44,6	40,5	44,0	42,8
erhebliche Mängel	–	4,7	–	9,3	–	14,0	24,2	18,6	27,3	23,3
verkehrsunsicher	–	0,0	–	0,0	–	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1



Lang ist es her: Der Renault 5 begleitete uns durch Siebziger und Achtziger, heute ist er fast vergessen

DAT-Preisempfehlung Renault 5:
Neunjährig steht der Campus mit **2400 DM** in der Liste, elfjährig kostet ein R 5 etwa **1300 DM**

9 bis 11 Jahre

POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- solide Bremsschläuche
- stabile Hinterachse

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Lenkung
- Verschleiß an Bremsscheiben

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

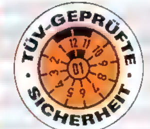
	Fahrzeugalter →	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	–	–	–	1,2	4,8
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	–	–	–	9,8	11,4
Fahrwerk	Lenkungsspiel	–	–	–	6,3	5,9
Licht	Beleuchtungsanlage	–	–	–	27,0	26,5
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	–	–	–	7,9	9,1
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	–	–	–	5,0	4,2
Umwelt	Auspuffanlage	–	–	–	8,1	10,3

Mängel in % — Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Foto: M. Nyary

RENAULT CLIO



Ölverlust, schwache Vorderachse, defekte Bremsschläuche: Der Clio altert schnell

Der Clio: typisch französisch; typisch Kleinwagen. Pfiffig gemacht – aber wirklich nicht für die Ewigkeit gebaut

Für schnellen Verzehr

Wenn einer viele Gesichter hat, dann ist es der Renault Clio. Mit 55 PS ist er ein ausreichend motorisierter Einkaufswagen, zum Modellwechsel 94 endet er bei lebhaften 135 PS.

Gut im Saft stehen auch der 75-PS-Benziner und der ziemlich rau klingende 1,9-Liter-Diesel mit 64 PS. Gebrauchtwagenkäufer werden den Selbstzünder eher selten vorfinden, der flächendeckende Diesel-Boom in der Kleinwagen-Liga kam erst später.

Ist in der Familie das Nachwuchs-Thema noch nicht ausdiskutiert, empfiehlt sich der Fünftürer. Auch Schrägparker schätzen die kürzere Tür. Für die kompakten Abmessungen, ein Garant für Erfolg bei der Parkplatzsuche, ist das maximale Ladevolumen von 1035 Litern erstaunlich. Ein weiteres Plus im Stadtalltag sind die robusten Stoßfänger, die manch unsanfte Berührung verzeihen.

Mit der klapperfreien Verarbeitung und den genau gearbeiteten Karosserie-Fugen nahm man es in der erste Clio-Generation nicht so genau.

Gut im Ernstfall: Im Crashtest-Labor und im Autoalltag zeigte der kleine Franzose schon immer seine sicherste Seite.

Preisfeilscher werden nur bei älteren Modellen erfolgreich sein, der Clio etablierte sich und wurde deshalb ein recht wertbeständiges Auto.

Modellpflege

1991: Neuvorstellung des Clio
1992: erstes Facelifting
1994: neues Design, bessere Ausstattung, Fahrerairbag serienmäßig
1996: neuer 1,1-Liter-Motor, größere Scheinwerfer, Beifahrerairbag serienmäßig

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor (Benzin bzw. Diesel), Hubraum 1171 bis 1870 cm³, Leistung 40 bis 88 kW (55 bis 135 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Längslenker, Torsionsstabfedern, Stabilisator

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	72,5	74,6	48,4	60,5	38,7	49,5	36,0	40,9	–	33,8
leichte Mängel	21,6	20,7	33,8	30,2	38,8	36,5	37,9	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	5,9	4,7	17,8	9,3	22,5	14,0	26,0	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1

Fahrwerk

Fast perfekter Rostschutz in allen Jahren, der vor allem neunjährige Modelle auszeichnet. Doch die Mängelquote an der Vorderachse liegt ab dem fünften Jahr deutlich über dem Durchschnitt, und der Ölverlust ist in allen Jahrgängen größer als üblich.

Licht

Das Abblendlicht wird öfter bemängelt als üblich, und die vordere Beleuchtung ist ab dem siebten Jahr überdurchschnittlich schlecht.

Bremsen

Mängel an Bremsscheiben sind beim Clio typisch. Erschreckend schlecht sind auch die Bremsschläuche in allen Jahren. Die Wirkung der Fußbremse vorn ist ebenfalls schlechter als im Schnitt, die Wirkung hinten ist nur bei neunjährigen Kandidaten auffällig.

Umwelt

Kaum Befunde an der Kraftstoffanlage, aber der Auspuff ist in jedem Alter mängelanfällig.

Fazit

Der Clio altert schnell. Schafft er bei den Dreijährigen noch durchschnittliche Ergebnisse, so verschlechtern sich die Werte bei Fünfjährigen schon dramatisch. In keinem Jahrgang ist die Quote des Clio mit erheblichen Mängeln besser als der Durchschnitt. Und bei neunjährigen Typen gibt es sogar verkehrsunsichere Modelle – die Durchschnittsquote liegt da noch bei null.



Die frühen Dieselmotoren im Renault Clio klangen laut, rau und zeigten wenig Laufkultur

DAT-Preisempfehlung Renault Clio:
Dreijährig kostet der 1.8 Initiale bis **18 100 DM**, neunjährig parkt ein RL mit 55 PS für **3500 DM** in der Liste

3 bis 9 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen
- solide Lenkung

NEGATIV
- Defekte an der Vorderachse
- mangelhafte Bremsschläuche
- Auspuffschäden

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

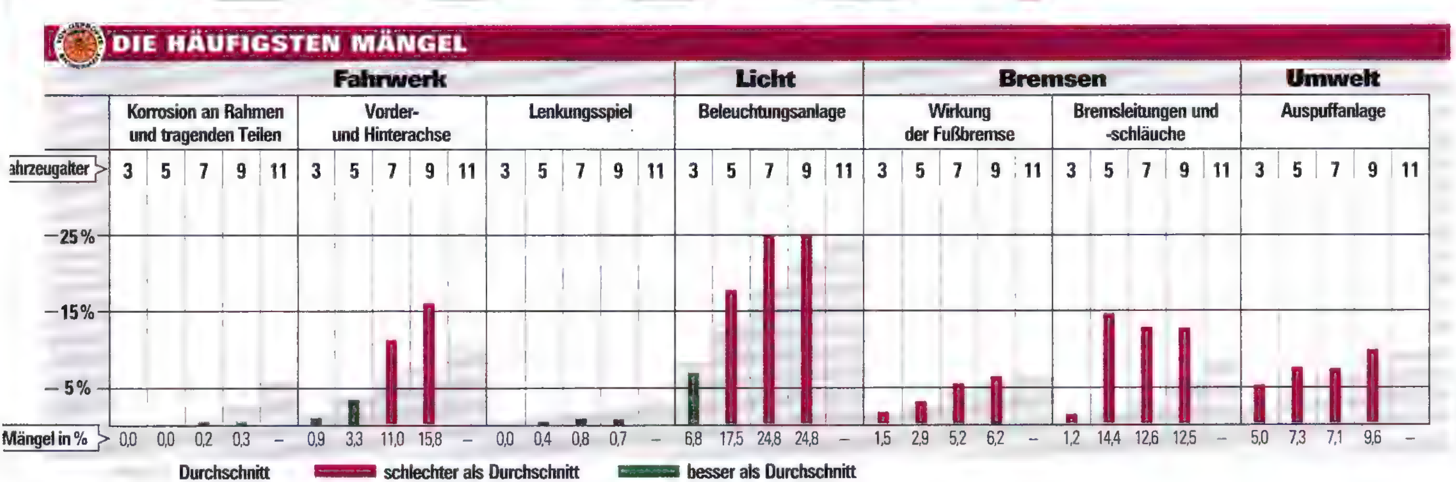
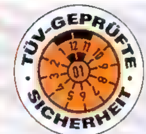


Foto: M. Nyary

RENAULT MÉGANE/19



R 19 mit erheblichen Altersmängeln – am Mégane Ölverlust und Auspuffschäden

Der französische Golf hat bei uns viele Freunde. Mit den Jahren jedoch zeigt er seine hässliche Seite

Arg strapaziert

Die in die Jahre gekommenen R 19 weisen inzwischen ein Fehlerspektrum auf, wie es zuletzt in den Siebzigern bei den Franzosen üblich war. Deshalb nur die wichtigsten Pannenursachen der ansonsten komfortablen Schräghecklimousine: Elektrik komplett, Einspritzung und Zündung, Ölverbrauch.

Da bleibt kaum noch etwas heil, allerdings sind viele Mängel pflegeabhängig. Das oft von Rentnern gefahrene Stufenheckmodell Chamade und das Cabrio sind daher meist besser in Schuss. Auch der Nachfolger Mégane macht eine bessere Figur, seine Verarbeitungsqualität fällt um einiges solider aus. Beim auf dem Coupé Coach aufbauenden Cabrio ist zwar öfter das Dach undicht, ansonsten aber machen die Karosserien kaum Ärger. Das Stufenheck spielt beim Mégane übrigens keine Rolle, dafür erfreut sich der 97 vorgestellte Scénic großer Beliebtheit. Frei von Störungen ist auch der Mégane nicht, wie Wegfahrsperre, wackelnde Sitze oder Zahnriemen beweisen.

Modellpflege

1988: Modellreihe R 19 eingeführt
1989: Stufenheck-Version Chamade vorgestellt
1992: Facelift, Cabrio-Version
1995: Mégane löst den R 19 ab
1999: Facelift

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine, Coupé, Cabrio, Kombi
Motor: Vierzylinder, 1390 bis 1998 cm³, 43 bis 108 kW (58 bis 147 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Längslenker, Drehstabfedern; Frontantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	67,8	74,6	53,2	60,5	42,2	49,5	33,5	40,9	30,3	33,8
leichte Mängel	25,0	20,7	33,6	30,2	36,5	36,5	38,4	40,5	38,4	42,8
erhebliche Mängel	7,2	4,7	13,2	9,3	21,2	14,0	28,0	18,6	31,2	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung Renault Mégane:
Die Preisspanne reicht von **20 300 DM** für das dreijährige Coach-16V-Modell bis zu **12 400 DM** für den 1.4 Eco

3 Jahre



POSITIV
- kein Rost
- solide Bremsleitungen und -schläuche
-

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Bremskraftregelung
- Auspuffschäden

DAT-Preisempfehlung Renault R 19:
Für den fünfjährigen 1.8s Elysee gibt die Liste **9050 DM** an, der elfjährige 1.4 TR ist für **1250 DM** zu haben

5 bis 11 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen
- stabile Antriebswellen

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Defekte an der Vorderachse
- mangelhafte Bremsschläuche

Fahrwerk

Der Mégane ist perfekt im Korrosionsschutz und schreibt die guten Noten des R 19 fort. Ansonsten fällt er nur mit erheblichem Ölverlust auf, der Wert liegt mehr als doppelt so hoch wie beim Durchschnitt. Gleiches gilt für den Vorgänger, der zudem mit einer schwachen Lenkung und erheblichen Defekten an der Vorderachse zu kämpfen hat.



Erfolgreicher Ableger: Der Scénic kam 97 als Mégane-Version zur Welt

Licht

Der R 19 hat oft Probleme mit Abblendlicht und Beleuchtung. Fast alle Werte der vier Jahrgänge sind überdurchschnittlich schlecht. Hier ist der Mégane beim TÜV kaum besser: Er patzt bei den Blinkern und der Beleuchtung vorn.

Bremsen

Schlechte Fußbremswirkung, verschlissene Bremsscheiben und katastrophal schlechte Bremsschläuche kennzeichnen den R 19. Beim Nachfolger sind Bremsscheiben und Bremskraftregelung häufiger Anlass zur TÜV-Kritik.

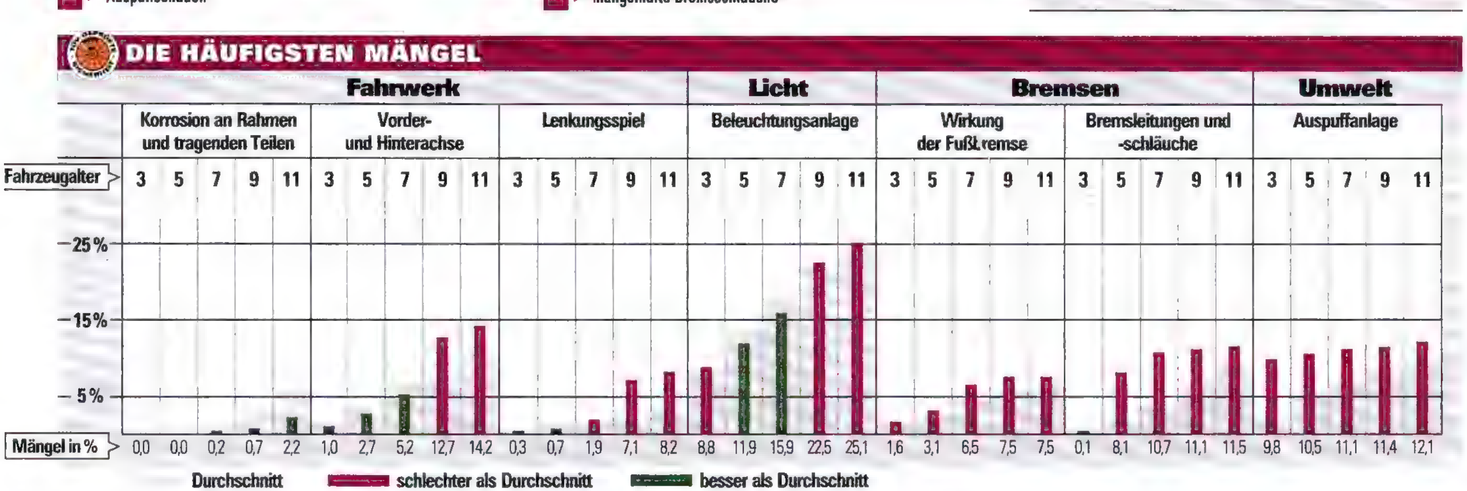
Umwelt

Die Auspuffanlage ist ein Grauen. Bei den erst dreijährigen Mégane ist der Mängelwert mehr als fünfmal so hoch wie im Durchschnitt. Und beim R 19 sieht es nicht besser aus – er liegt in allen Jahrgängen deutlich über dem Schnitt.

Fazit

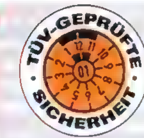
Der Mégane ist kein Musterknabe, aber solide – bis auf Ölverlust und Auspuffschäden. Der R 19 rostet zwar nicht, doch die Zahl seiner Mängel ist riesig. Die Zahl der Prüflinge mit erheblichen Mängeln ist stets größer als der Durchschnitt.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: A. Lindlahr, M. Nyary





Finger weg von alten R 21 – Laguna schon besser, aber noch unterdurchschnittlich

Der Laguna wurde komplett überarbeitet, für die nächsten Monate dürfen günstige Gebrauchte erwartet werden

Maximal Durchschnitt

In Zeiten der Globalisierung verschwinden auch in der Autoproduktion die Grenzen. Nicht beim eben abgelösten Laguna: Er ist einer der französischsten Franzosen.

Also: sehr komfortables Fahrwerk, weich gepolsterte Sitze, eigenständiges Aussehen. Und für den Familienausflug hält Renault auch einen geräumigen Kombi im Programm bereit. Maximal 1850 Liter können eingeladen werden – allerdings müssen die Fondpassagiere dann draußen bleiben.

Eigenwillig ist auch die Lenkung: leichtgängig, aber etwas gefühllos.

Die in der Vergangenheit immer wieder an den Pranger gestellte Verarbeitung des Mittelklasse-Franzosen hat sich sehr gebessert. Nur die schlecht passenden Spaltmaße haben die Renault-Werker bis zum Produktionsende nie in den Griff bekommen.

Eine harmonische Motorisierung ist der Zweiliter-Benziner mit 113 PS, den Gleiter bis auf 6,7 Liter (Drittelmix) bringen.

Modellpflege

1994: Markteinführung
1995: neuer Kombi Grandtour
1996: Einführung des V6-Motors
1998: Facelift mit neuen Stoßfängern
2000: Modellwechsel

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Kombi mit Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zyl. (Benzin bzw. Diesel) oder V6-Zylinder, 1783 bis 2963 cm^3, 69 bis 140 kW (83 bis 190 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabi; hinten Längslenker, Torsionsstabfedern

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	70,3	74,6	57,4	60,5	34,6	49,5	31,1	40,9	27,3	33,8
leichte Mängel	24,7	20,7	32,1	30,2	40,3	36,5	38,5	40,5	41,7	42,8
erhebliche Mängel	5,0	4,7	10,5	9,3	25,1	14,0	30,1	18,6	30,7	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,3	0,1

DAT-Preisempfehlung Renault Laguna:
26 200 DM für den 3-jährigen 3.0 V6 Kombi und **15 600 DM** für einen fünf Jahre alten 1.8 RN gibt die Liste an

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- fast pefekte Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen
- wirksame Handbremse

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Mängel an der Vorderachse
- Auspuffschäden

DAT-Preisempfehlung Renault 21:
Preise zwischen **7150 DM** für einen sieben Jahre alten RTI und **1500 DM** für einen TL Passenger von 1989

7 bis 11 Jahre

POSITIV
- stabile Antriebswellen
- standfeste Bremsleitungen
-

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Mängel an der Vorderachse
- mangelhafte Bremsschläuche

Fahrwerk

Rostschutz beim R 21 ist nicht der Rede wert, alle Mängelwerte liegen über dem Schnitt. Da ist der Laguna besser und fast mängelfrei. Defekte auch an Vorderachse und Lenkung sowie massiver Ölverlust beim R 21. Letzteres trifft auch auf den Nachfolger zu. Der Wert liegt bei den fünfjährigen Modellen schon fast doppelt so hoch wie bei einem Durchschnittstyp.



Nur noch selten im Einsatz: der geräumige Renault 21 Kombi

Licht

Die Beleuchtung beim R 21 liegt fast komplett über dem Durchschnitt, Mängel gibt es in allen Jahrgängen reichlich. Der Laguna ist etwas besser, doch die Beleuchtungseinrichtung vorn und hinten ist immer noch anfällig.

Bremsen

Schlechte Fußbremswirkung vorn, Mängel an Bremskraftregelung und Bremsschläuchen der fünfjährigen Modelle sowie durchgängig mangelhafte Bremsscheiben finden sich am Laguna. Beim R 21 hapert es überdurchschnittlich oft an der Fußbremswirkung hinten, der Handbremse, den Bremsschläuchen und -scheiben.

Umwelt

Die Auspuffanlage ist bei beiden Modellen öfter als im Schnitt mängelbehaftet. Die Kraftstoffanlage beim R 21 ist ebenfalls anfällig.

Fazit

Der Laguna rettet den angeschlagenen Ruf des R 21. Er ist zwar kein Sieger, aber als Dreijähriger noch ein Durchschnittstyp. Fünfjährige sind schon schlechter, die älteren R 21 lassen mit jeder Prüfung mehr zu wünschen übrig.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	0,6	2,6	7,9
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	2,3	4,1	9,0	14,1	13,8
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,2	0,8	2,7	7,2	5,6
Licht	Beleuchtungsanlage	10,2	11,7	26,2	28,8	27,8
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,1	2,5	10,1	9,8	10,5
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	2,0	15,0	12,0	12,4
Umwelt	Auspuffanlage	4,4	5,8	8,8	9,0	10,8

Fahrzeugalter (Jahre); Mängel in %. Durchschnitt – schlechter als Durchschnitt – besser als Durchschnitt

Fotos: M. Nyary



Sehr viele Mängel vor allem an Bremsanlage und Licht sowie erheblicher Ölverlust

Ein Auto wie Urlaub: Der Espace ist ein perfektes Reisefahrzeug, dessen Ausstattung viele Möglichkeiten bietet

Alles drin, noch mehr dran

Urlaub im All-inclusive-Club ist eine nette Sache: Es gibt einfach alles, bezahlt wird nur eine Pauschale. Daran erinnert der Renault Espace, vor allem wenn die Ausstattung stimmt. Und da viele Gebrauchte früher als Firmen-Vans dienten, wurden sie gerne mit allerlei Extras aufgerüstet. Zur Freude des Zweitbesitzers, der billig zum Top-Auto kommt.

Teuer kann die Erhaltung werden: Großraum-Fahrzeugen wird gerne großer Durst nachgesagt, was vor allem für den laufruhigen V6 mit bis zu 190 PS stimmt. Echte Kilometerfresser tanken lieber Diesel, vorzugsweise in den 2.2 dT. 9,8 Liter begehren dessen 113 PS, dafür lässt sich auch mit dem lauten Nageln, vor allem bei kaltem Motor, leben.

Der Innenraum zeigt, dass man sich nicht in einem Transporter befindet: Selbst in der Basis-Version finden sich hochwertige Materialien, bei älteren Modellen leider häufig schlampig verarbeitet. Gute Verarbeitung war eben nicht immer inklusive.

Modellpflege

1984: Neueinführung der Modellreihe
1988: Allradversion lieferbar
1991: Modellwechsel
1997: nächste Modellgeneration mit quer eingebauten Motoren
1998: Einführung des V6 mit 190 PS

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Großraumlimousine 4-türig, Heckklappe, 5 bis 7 Sitze
Motor: 4-Zyl.-Reihenmotor oder 6-Zyl.-V-Motor, 1981 bis 2946 cm³, 65 bis 110 kW (88 bis 190 PS)
Fahrwerk: Front- oder Allradantrieb; vo. Einzelradaufh., hi. Starrachse

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	65,4	74,6	40,1	60,5	35,5	49,5	28,7	40,9	23,1	33,8
leichte Mängel	28,0	20,7	41,0	30,2	43,7	36,5	44,9	40,5	45,9	42,8
erhebliche Mängel	6,6	4,7	18,9	9,3	20,8	14,0	26,4	18,6	30,9	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung Renault Espace (JE/J63):
Für **34 800 DM** steht der dreijährige 3.0 Elysée in der Liste, der siebenjährige 2.2 RN für **14 000 DM**

3 bis 7 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Mängel an der Beleuchtung
- verschlissene Bremsscheiben

DAT-Preisempfehlung Renault Espace (J11/13):
Neunjährige TD mit 88 PS kosten bis zu **10 600 DM**, elfjährig ist ein Turbo Diesel mit 89 PS für **6750 DM** zu haben

9 bis 11 Jahre

POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Mängel an der Beleuchtung
- unzureichende Wirkung an Fuß- und Handbremse

Fahrwerk

Der Rostschutz ist selbst bei älteren Baujahren fast makellos und in jedem Alter vorbildlich. Mehr Sorgen macht die Vorderachse, die Mängel liegen bei den Drei-, Sieben- und Neunjährigen über dem Durchschnitt. Schwach sieht auch die Lenkung aus, nur siebenjährige Typen liegen besser als der Schnitt. Ganz schlecht schneidet das Kapitel Ölverlust ab: Kein Jahrgang erreicht den Durchschnittswert, meist liegt die Mängelquote mindestens doppelt so hoch. Bei elfjährigen Modellen sind zudem die Antriebswellen verschlissen.

Licht

Die Beleuchtung gehört ebenfalls zu den Problemen des Espace. Die Einstellung des Abblendlichts ist bereits bei Dreijährigen fast doppelt so schlecht wie im Schnitt, bei älteren Jahrgängen verschlechtert sich das Ergebnis noch mehr. Auch die übrige Beleuchtung erreicht selten das Klassenziel. Bei den Rückleuchten sind nur dreijährige Typen besser als der Schnitt.

Bremsen

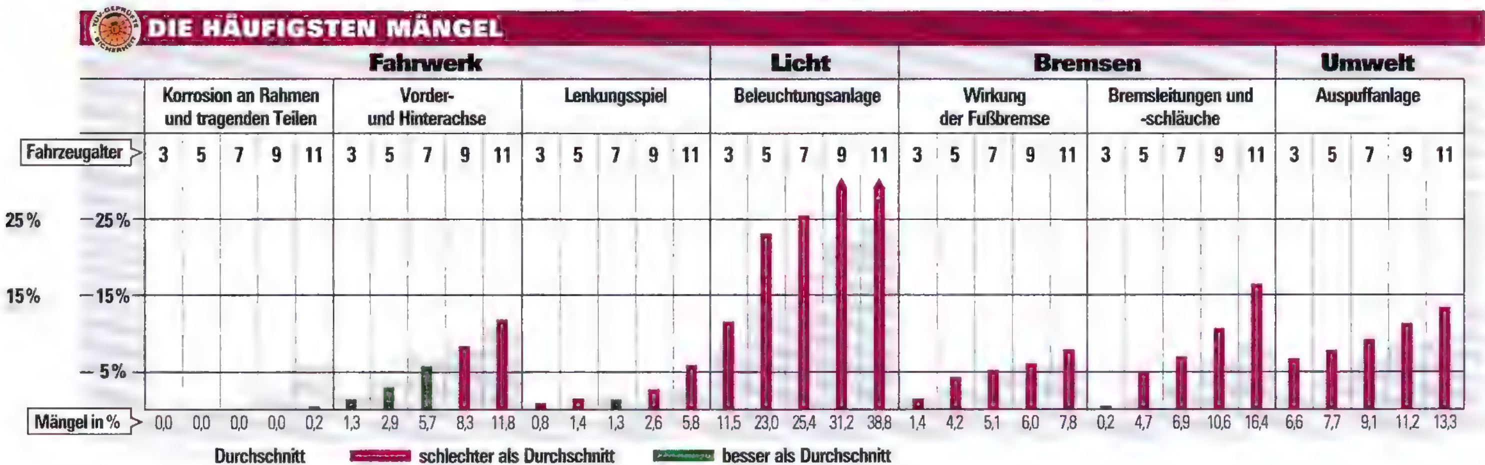
Wirkung der Fußbremse vorn und hinten? Fast durchgängig gering. Handbremse? Immer schlechter als der Durchschnitt. Bremskraftregelung? Ab dem fünften Jahr mangelhaft. Bremsschläuche? Vom fünften Jahr an über der normalen Mängelquote. Bremstrommeln und -scheiben? In keinem Jahrgang auch nur das Durchschnittsergebnis erreicht. Fazit: Bis auf die recht soliden Bremsleitungen versagt der Espace in diesem Kapitel fast komplett.

Umwelt

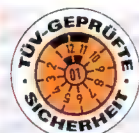
Die Kraftstoffanlage fällt bei den fünf- und siebenjährigen Espace mit mehr Defekten als üblich auf. Der Auspuff hat in allen Jahren mehr Mängel als ein durchschnittliches Fahrzeug.

Fazit

Der Espace ist ein TÜV-Sorgenkind. Nur Dreijährige erreichen annähernd Durchschnittswerte, Fünfjährige sind nicht mal mehr zur Hälfte mängelfrei. Und 77 Prozent der elfjährigen Espace haben leichte oder erhebliche Mängel.



Fotos: I. Barenschee, M. Nyary



Mini-Auto mit maximalen Mängeln – eine fehlerfreie TÜV-Prüfung ist selten

Schrullig wie kaum ein anderer: Der Mini ist ein Auto mit Charakter – deshalb ist er auch noch immer so beliebt

Museums-Anwärter

Gewöhnlich purzeln nach einem Modellwechsel die Preise. Nicht so beim Mini. Der Urahn aller Kleinwagen ist gefragt wie nie, seit der Nachfolger von BMW in Sicht ist.

Einmal noch das Original, mögen sich viele sagen – und suchen nach des Mini Kern. Möglichst als Sondermodell mit Holz und Leder, Alufelgen sowieso und dem einzigartigen Fahrgefühl, das sonst nur noch Karts vermitteln können: hart gefedert, direkte Lenkung, schlecht schallisoliert. Einfach ein Stück urige Auto-Vergangenheit. Mit allen Nachteilen, die dazugehörten: schlechter Insassenschutz, nicht gerade optimale Rostvorsorge, kaum Kofferraum. Kaum zu glauben, dass nur 63 PS den kleinen Engländer bewegen. Die kurze Übersetzung erfordert zwar viel Schaltarbeit, belohnt den Fahrer aber mit einem Spurtvermögen, das selbst deutlich stärkere Autos neben ihm lahm aussehen lässt. Alles, was mit dem Mini zu tun hat, ist Gefühlssache. Was in Zahlen zu fassen ist, kann praktisch jeder andere Wagen besser.

7,1 Liter Verbrauch sind für ein 700-Kilo-Auto keine Verzichtserklärung, 350 Kilo Zuladung verlangen nach schlanken Passagieren, und 143 km/h Spitze bedeuten, dass er kaum schneller ist als ein gut gehender 1600er-Käfer.

Modellpflege

1959: Geburt des Ur-Mini
1991: ungeregelter Kat im 1-Liter-Motor mit 30 kW (41 PS) und 1,3-Liter mit 46 kW (61 PS)
1992: geregelter Kat für den 1,3-Liter-Motor mit 52 PS (39 kW) und 63 PS (46 kW)
1996: Sicherheitsoffensive mit Airbag, Gurtstraffer, Seitenaufprallschutz

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2-türig, Schrägheck, 4 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 986 bis 1273 cm³, 30 bis 46 kW (41 bis 63 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Einzelradaufhängung, hinten Starrachse

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	52,3	74,6	45,8	60,5	32,1	49,5	29,4	40,9	26,6	33,8
leichte Mängel	31,7	20,7	35,2	30,2	43,4	36,5	39,5	40,5	38,1	42,8
erhebliche Mängel	16,0	4,7	19,0	9,3	24,4	14,0	31,0	18,6	35,3	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1



Knuddelige Kiste: Vier Räder an die äußersten Ecken der Karosserie, so entstand das Raumkonzept des Mini

Fahrwerk

Rost war und ist ein Thema beim im vergangenen Jahr endgültig eingestellten Mini. Selbst dreijährige Exemplare sind nicht fehlerfrei, ab dem siebten Jahr steht der Klassiker ganz oben in der Rostanfälligkeit. Ähnlich schlimm sieht es im Kapitel Ölverlust aus: Der Wert liegt ständig erheblich über dem Durchschnitt. Drittes Mängelthema am Fahrwerk ist die Vorderachse. Doppelt so schlecht wie der Durchschnitt ist noch der beste Wert bei elfjährigen Typen.

Licht

Falsch eingestelltes Abblendlicht, Mängel an der vorderen und hinteren Beleuchtung sowie defekte Blinker – in allen fünf Prüfjahrgängen erreicht der Mini nicht ein einziges Mal auch nur annähernd den Durchschnittswert.

Bremsen

Ohne Glanz und Gloria meistert der Zwerg die meisten Kapitel. Nur die Wirkung der Fußbremse hinten sowie die Handbremse sind wieder Klassen schlechter als der Schnitt.

Umwelt

Während die Kraftstoffanlage fast immer besser als der Durchschnitt bewertet wird, ist die Auspuffanlage durch die Bank schlechter.

Fazit

Auch wenn die Fans jammern werden – kaum ein Auto schneidet so schlecht in den Tests der Hauptuntersuchung ab wie der kleine Mini.

DAT-Preisempfehlung Rover Mini:
Bei **12 600 DM** für einen dreijährigen Classic bis **1500 DM** für einen elfjährigen Mini liegt die Spanne

3 bis 11 Jahre

POSITIV
- solide Bremsleitungen und -schläuche
- standfeste Bremsscheiben
-

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- massiver Rostbefall
- Mängel an Vorder- und Hinterachse

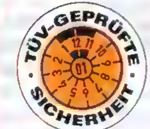
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk															Licht					Bremsen										Umwelt				
	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen					Vorder- und Hinterachse					Lenkungsspiel					Beleuchtungsanlage					Wirkung der Fußbremse					Bremsleitungen und -schläuche					Auspuffanlage				
ugalter	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11
gel in %	0,1	0,6	6,4	10,8	11,1	9,3	10,3	15,2	18,4	18,2	1,0	0,3	0,8	0,8	4,9	22,4	21,9	27,6	31,4	39,8	5,9	8,7	8,9	12,2	13,4	0,0	0,3	0,3	0,9	1,4	3,8	5,8	8,3	12,3	12,8

–25 % –15 % – 5 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt





Solide Testwerte, jedoch Schwächen an Licht, Handbremse, Bremsschläuchen

Als solides Modell für Individualisten war der Saab 900 eine feste Größe. Aber nur bis 1993. Dann kam der Neue

Je älter, umso besser

Kaum eine Adoption geht ohne Probleme ab. Als sich General Motors die kleine schwedische Marke Saab einverleibte, waren die Kunden die Leidtragenden. Denn der 1993 eingeführte neue Saab 900 stand auf der Basis des Opel Vectra und musste sich auch den 2,5-l-V6 mit diesem teilen.

Da auch die Verarbeitung nicht mehr den von Saab gewohnten Maßstäben entsprach, war die Kundschaft zu Recht verärgert. Bei den älteren Modellen gab es kaum Klagen darüber, und wer nicht gerade einen der potenten Turbos fuhr, hatte auch keinen Ärger mit dem Motor. Höchstens Kupplung, Getriebe oder Antriebswellen machten gelegentlich Probleme. Der Neue dagegen zickt zusätzlich mit der Elektrik, die Wegfahrsperren schalten auf stur, Fensterheber versagen.

Bei den Motoren gibt es klare Favoriten. Vor 93 den Zweiliter mit 126 PS (10,1 l N), danach den 2,3-Liter mit 150 PS (8,7 l S) – beides kräftige Vierzylinder-Sauger der soliden Sorte.

Modellpflege

1978: Modelleinführung
1987: Cabrio vorgestellt
1992: Airbag serienmäßig
1993: Modellwechsel
1998: Wechsel auf den 9³

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 3- oder 5-türig
Motor: 4- oder 6-Zylinder, 1985 bis 2498 cm³, 81 bis 136 kW (110 bis 185 PS)
Fahrwerk: vorn Doppelquerlenker, Schraubenfedern; hinten Starrachse, Längslenker; Frontantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	74,8	74,6	62,7	60,5	51,8	49,5	42,5	40,9	39,5	33,8
leichte Mängel	21,2	20,7	28,4	30,2	34,6	36,5	42,5	40,5	41,9	42,8
erhebliche Mängel	4,0	4,7	8,9	9,3	13,6	14,0	15,0	18,6	18,6	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Saab 900:
Dreijährige Cabrios stehen mit bis zu **43 000 DM** in der Liste, ein fünfjähriges 2.0S-Coupé für **15 800 DM**

3 bis 5 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche

NEGATIV
- mangelhafte Beleuchtung vorn
- Defekte an der Handbremse
- Auspuffschäden

DAT-Preisempfehlung Saab 900:
Mit sieben Jahren werden für das Cabrio noch rund **20 000 DM** verlangt, **4800 DM** stehen für den elfjährigen 900i an

7 bis 11 Jahre

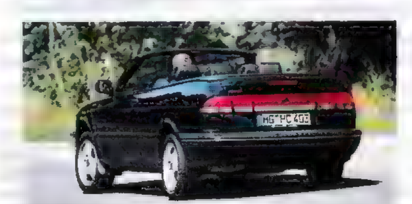


POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsleitungen

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Bremsschläuche
- Defekte an der Handbremse

Fahrwerk

Die drei- und fünfjährigen Modelle können als perfekt rostgeschützt gelten. Aber auch ältere Kandidaten sind beinahe mängelfrei. Wie beim 9000er ist allerdings ein exorbitanter Ölverlust typisch. Ab dem siebten Jahr steigt die Mängelquote bis auf den doppelten Durchschnittswert. Auch die Antriebswellen sind ab dem neunten Jahr häufiger als üblich anfällig.



Seit 94: Cabrio auf Basis des neuen 900 – leider etwas labil gebaut

Licht

Wieder Gleichklang mit dem 9000er: Vordere Beleuchtung und Blinker sind störungsanfälliger und liegen deutlich über dem Durchschnitt.

Bremsen

In der Regel überdurchschnittlich gute Werte bei der Fußbremswirkung – mit Ausnahme eines Ausreißers bei den fünfjährigen Modellen. Erkennbar schlechter schneidet die Handbremse ab. Kurios bei den Bremsleitungen: Topwerte, doch ausgerechnet die dreijährigen 900er sind schlechter. Ab dem siebten Jahr wird es an den Bremsschläuchen kritisch, die Bremsscheiben sind stets besser als der Schnitt.

Umwelt

Fast keine Mängel an der Kraftstoffanlage und durchwachsene Ergebnisse für den Auspuff.

Fazit

Der Saab ist überdurchschnittlich oft mängelfrei und gilt deshalb als solide. Doch auch ihn plagt der Ölverlust am Antrieb, die Mängel an Licht und Handbremse sind unverkennbar. Auffällig ist, dass in einigen Fällen offenbar frühzeitig nachgebessert werden muss.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

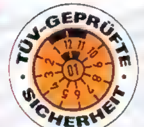
Mängel in % nach Fahrzeugalter (3, 5, 7, 9, 11 Jahre); Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,1	0,4	0,9
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,0	1,0	5,0	4,7	5,2
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,1	1,0	1,3	1,2
Licht	Beleuchtungsanlage	9,1	14,4	19,4	19,9	20,1
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,3	3,7	2,1	1,2	1,2
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,6	0,3	2,5	5,2	6,7
Umwelt	Auspuffanlage	3,0	6,5	6,1	6,5	8,9

Durchschnitt | schlechter als Durchschnitt | besser als Durchschnitt

Fotos: K. Kuhnigk, U. Sonntag





Besser als der Durchschnitt, aber Ölverlust und Mängel an Handbremse, Hinterachse

Als souveräne Reiselimousine hat der Saab 9000 ein gemeißeltes Image. Bei näherer Betrachtung bröckelt es

Schlechter als sein Ruf

Wer die tatsächlichen Vorteile eines Saab 9000 aufzählen möchte, beschränkt sich meist auf das Platzangebot, die Variabilität der vier- oder fünftürigen Karosserie und vielleicht noch den guten Wiederverkaufswert.

Der Rest ist Durchschnitt. Was nun niemanden enttäuschen darf, denn in seinem Layout mit Vierzylindermotor und Frontantrieb entspricht der 9000er weitgehend gängigen Kompaktwagen. Auch die Laufruhe ist nicht besser, den lästigen Vibrationen der Motoren rückte Saab ab 2,3 Liter Hubraum mit zwei Ausgleichswellen zu Leibe.

Besondere Laufkultur kam trotzdem nicht heraus, auch weil das Fahrwerk wegen der meist üppigen Leistung recht straff abgestimmt werden musste und Unebenheiten nur widerwillig absorbiert. Und weil die Windgeräusche nicht zu überhören sind, bleiben die bequemen Sitze letztlich allein für den befriedigenden Komforteindruck verantwortlich.

Die Zuverlässigkeit hängt unmittelbar von der Motorleistung ab. Wer einen Turbo wählt, hält automatisch innigen Kontakt zu seiner Werkstatt, um Lader, Kupplung, Getriebe oder Antriebswellen zu reparieren. Die Sauger sind solider, mit 147 PS nicht langsam und mit 9,2 Liter Super noch halbwegs wirtschaftlich. Der ab 94 angebotene Opel-V6 ist kaum vertreten.

Modellpflege

1984: Modelleinführung
1988: Stufenheck vorgestellt
1991: Facelift
1992: Fahrerairbag Serie
1997: Wechsel auf den 9[5]

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4- oder 5-türig
Motor: 4- oder 6-Zylinder, 1985 bis 2962 cm^3, 94 bis 165 kW (128 bis 225 PS)
Fahrwerk: vorn Querlenker, Federbeine, Stabilisator; hinten Starrachse, Längslenker; Frontantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	71,6	74,6	63,6	60,5	52,5	49,5	44,5	40,9	32,2	33,8
leichte Mängel	21,8	20,7	30,1	30,2	35,6	36,5	40,8	40,5	48,8	42,8
erhebliche Mängel	6,6	4,7	6,3	9,3	11,8	14,0	14,7	18,6	19,0	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

Gefestigter Charakter: Die Eigenwilligkeit des Saab 9000 täuscht über seine Durchschnittlichkeit hinweg

Fahrwerk

Der Rostschutz ist fast perfekt und nur bei den elfjährigen Modellen nicht ganz makellos. Ärger macht allerdings die Hinterachse ab dem fünften und das vordere Gegenstück ab dem elften Jahr. Auch die Antriebswellen werden ab dem neunten Jahr schlechter, und der Ölverlust klettert ab dem fünften Jahr deutlich über den Schnitt. Bei den Elfjährigen ist dieser Wert dann sogar doppelt so schlecht.

Licht

Auffällig sind beim TÜV vordere Beleuchtung und Blinker. Die Werte für Abblendlicht und hintere Beleuchtung liegen um den Mittelwert.

Bremsen

Die Wirkung der Fußbremse ist durchschnittlich, teilweise besser. Doch die Handbremse ist ein echter Versager. Solide zeigen sich dafür Bremsleitungen und -schläuche. Und auch die Bremsscheiben sind besser als der Schnitt.

Umwelt

Bei den dreijährigen Modellen gibt es mehr Auspuffschäden als im Schnitt. Doch in den Folgejahren verbessert sich dieser Wert.

Fazit

So solide wie die Marke ist der Schwede nicht – zwar bestätigt sich seine gute Rostvorsorge, doch zu viele Mängel an den Antriebswellen, der Hinterachse und dem Licht drücken das gute Ergebnis in Richtung Durchschnitt.

DAT-Preisempfehlung Saab 9000:
Dreijährig steht der 2.3 turbo mit bis zu **34 500 DM** in der Liste, für **2750 DM** ist der elfjährige 9000 i zu haben

3 bis 11 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen und -schläuche
- solide Lenkung

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Defekte an der Hinterachse
- einseitige Handbremse

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk: Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen					Fahrwerk: Vorder- und Hinterachse					Fahrwerk: Lenkungsspiel					Licht: Beleuchtungsanlage					Bremsen: Wirkung der Fußbremse					Bremsen: Bremsleitungen und -schläuche					Umwelt: Auspuffanlage				
Fahrzeugalter	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11	3	5	7	9	11
Mängel in %	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,1	4,4	8,9	10,4	12,5	0,0	0,0	0,9	0,7	1,0	9,9	14,4	21,7	19,6	21,7	0,5	1,1	1,4	2,6	2,5	0,2	0,4	1,1	1,5	2,6	3,0	3,7	4,8	5,4	9,0

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Foto: M. Nyary

SEAT MARBELLA



Mehr Mängel gibt es fast nicht: Bremsen, Licht, Auspuff, Motor – alles sehr anfällig

Einen Marbella sollte jeder mal gefahren haben – schon um zu wissen, wie gut es einem in anderen Autos geht

Weniger fährt gar nicht

Es soll ja Leute geben, die sind mit dem Seat Marbella rundum zufrieden. Die überhaupt nicht verstehen können, was TÜV und AUTO BILD immer an der kantigen Kiste zu meckern haben. Zugegeben – hier greift der alte Grundsatz, wonach schlecht gefahren besser ist als gut gelaufen.

Auf jeden Fall sitzt man schlecht beim Fahren, die Sitze gleichen diesen Gartenstühlen, die den Körper in eine Klappmesserhaltung zwingen. Wenigstens über die Bezüge können wir Positives vermelden – sie sind atmungsaktiv.

Fahrkomfort im eigentlichen Sinne findet nicht statt, die Geräuschkulisse ist ohrenbetäubend, und die hintere, an Blattfedern aufgehängte Starrachse keilt aus wie ein störrischer Esel.

Wenigstens das Fahrverhalten ist recht sicher, dazu ist der leichte Marbella auch ohne Servolenkung handlich zu bewegen. Die Frage nach dem besten Motor stellt sich übrigens nicht, aus korrosionstechnischen Gründen sollte ein Marbella beim Kauf nicht älter als sieben Jahre sein, da gab es nur noch den 0,9-Liter mit 40 PS.

Übrigens wäre es ein Trugschluss, dass so ein automobiles Minimum preiswert zu fahren sei. Was die Anschaffung spart, teilen sich die Werkstätten untereinander auf.

Modellpflege

1987: Start auf Basis des Fiat Panda
1989: Fünfganggetriebe, Bremskraftverstärker serienmäßig, neue Typenbezeichnungen Special/XL/GLX
1992: 0,9-l-Motor mit geregeltem Kat
1998: Produktionseinstellung

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2-türig
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, Hubraum 837 bis 903 cm³, Leistung 25 bis 30 kW (34 bis 41 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten Starrachse, Blattfedern

Fahrwerk

Der Rostschutz ist über die Jahre durchschnittlich. Überdurchschnittlich viele Mängel gibt es jedoch an den Achsen und den Antriebswellen. Am gravierendsten ist aber der Ölverlust: Bei den Dreijährigen ist der Wert fünfmal schlechter als im Schnitt. Bei den Fünfjährigen ist jeder vierte Marbella betroffen, bei den Elfjährigen fast jedes dritte vorgeführte Auto.

Licht

Bei dieser Prüfung müssen Seat-Fahrer tapfer sein: Nicht eine Prüfung in allen Jahrgängen wird mit einem durchschnittlichen Ergebnis abgeschlossen – die Mängelquote ist riesig.

Bremsen

Schlechtere Bremsschläuche hat kein Auto, den Spitzenwert erreichen neunjährige Modelle: Jeder fünfte Marbella ist betroffen. Auch schlechter als der Schnitt sind Bremsscheiben und -trommeln sowie Fuß- und Handbremse.

Umwelt

Die Mängel an der Kraftstoffanlage liegen bei den sieben- und neunjährigen Typen über dem Schnitt. Der Auspuff ist immer auffällig.

Fazit

Der Marbella ist nach wie vor ein Durchfallkandidat beim TÜV. Nur gut die Hälfte der Dreijährigen kommt fehlerfrei durch die Prüfung, bei Elfjährigen schafft das nicht mal jeder Vierte, und mehr als ein Drittel hat erhebliche Mängel.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	55,4	74,6	37,2	60,5	30,9	49,5	25,9	40,9	23,2	33,8
leichte Mängel	32,1	20,7	41,2	30,2	40,9	36,5	40,4	40,5	40,9	42,8
erhebliche Mängel	12,5	4,7	21,6	9,3	28,2	14,0	33,6	18,6	35,8	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1



Ideale Quaderform: Die Raumausnutzung des rollenden Würfels ist gelungen, das Platzangebot gut

DAT-Preisempfehlung Seat Marbella:
Dreijährige Marbella mit 41 PS kosten bis zu **5500 DM**, elfjährig steht ein GL für **1350 DM** in der Liste

3 bis 11 Jahre

POSITIV
- solide Lenkung
- standfeste Bremsleitungen
-

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Bremsen
- defekte Bremsschläuche

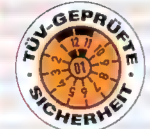
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,1	0,1	0,5	1,3	5,7
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	3,3	6,0	12,4	13,0	12,6
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,1	0,3	0,4	1,3
Licht	Beleuchtungsanlage	18,4	25,8	24,2	27,9	29,7
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	8,8	9,3	13,3	15,9	17,5
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	2,0	12,1	18,7	20,9	20,0
Umwelt	Auspuffanlage	5,1	6,4	7,7	10,4	11,2

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt





Altes Modell mit vielen Mängeln, nur drei- bis fünfjährige Typen sind empfehlenswert

Von dem kompakten Spanier gibt es zwei Versionen – eine zum Verlieben und eine zum Fortlaufen

Hopp und top

Selten sind sich Experten so einig, wie bei ihrem Urteil über den bis 93 gebauten eckigen Ibiza: Finger weg! Der rostet, bleibt gern mal liegen und fährt sich bockig wie eine alte Kutsche. Solche Unarten wiegen die sparsamen Motoren kaum auf.

Der Ende 93 eingeführte, heute noch aktuelle Ibiza aus dem VW-Regal ist da deutlich solider. Der Fahrwerk-Mix aus Golf-III-Vorder- und Golf-II-Hinterachse führt zu einer satten Straßenlage, wobei die Federung eine Spur sanfter sein könnte. Aber schließlich ist der Ibiza noch ein Kleinwagen, kaum größer als ein Polo.

Wohl aber etwas geräumiger auf der Rückbank und im Kofferraum. Dazu kommt eine Motorenpalette, die von 45 bis 150 PS nichts auslässt. Darunter zwei TDi mit 90 und 110 PS.

VW-typisch ist auch das Mängelspektrum: undichte Wasserpumpen, Ärger mit Zahnriemen, blockierte Wegfahrsperren, verschlissene Kupplungen oder lockere Scheibenwischer.

Modellpflege

1985: Markteinführung
1989: Modellpflege
1993: Modellwechsel
1995: Airbag für Fahrer und Beifahrer
1996: TDi im Angebot
1999: Facelift

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig
Motor: 4-Zylinder, 1043 bis 1984 cm³, Leistung 29 bis 110 kW (45 bis 150 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hi. Verbundlenkerachse, Schraubenfedern

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	75,4	74,6	57,2	60,5	37,0	49,5	28,7	40,9	22,2	33,8
leichte Mängel	20,3	20,7	31,2	30,2	36,0	36,5	37,5	40,5	39,6	42,8
erhebliche Mängel	4,3	4,7	11,6	9,3	26,9	14,0	33,7	18,6	38,0	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,2	0,1

DAT-Preisempfehlung Seat Ibiza (6K):
Bis zu **16 700 DM** kostet der dreijährige 2.0i Cupra, nur noch **5450 DM** der siebenjährige 1.05i CL mit 45 PS

3 bis 7 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsleitungen

NEGATIV
- mangelhafte hintere Beleuchtung
- schlechte Wirkung der Fußbremse hinten
- Auspuffschäden

DAT-Preisempfehlung Seat Ibiza (021):
Neunjährige 1.5 SXi mit 89 PS kosten bis zu **3900 DM**, elfjährig ist ein 1.2L mit 60 PS für **1400 DM** zu haben

9 bis 11 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsleitungen

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Defekte an der gesamten Lichtanlage
- mangelhafte Wirkung von Fuß- und Handbremse

Fahrwerk

Das jüngere Modell bis sieben Jahre fährt bei der TÜV-Prüfung fast rostfrei vor. Der ältere Typ zeigt zwar mehr Anfälligkeit, bleibt jedoch noch besser als der Durchschnitt. In Sachen Antriebswellen und Ölverlust sind die neun- und elfjährigen Ibiza aber deutlich schlechter. Genau diese Mängel fallen bei siebenjährigen Seat des neueren Modells ebenfalls auf.

Licht

Die Einstellung des Abblendlichts ist ab dem siebten Jahr öfter falsch, hintere Beleuchtung und Blinker sind in allen Jahrgängen eine häufige Fehlerquelle. Das Licht vorn ist dagegen nur bei der älteren Ibiza-Generation schlecht.

Bremsen

Das bisherige Bild wiederholt sich: Vor allem der alte Typ sowie die siebenjährigen Kandidaten des Nachfolgers sind überdurchschnittlich fehleranfällig. Das gilt besonders für die Fußbremswirkung vorn, Bremsschläuche und -scheiben sowie die Bremskraftregelung. Aber auch fünfjährige Prüflinge sind an Handbremse und Fußbremswirkung hinten schlechter als der TÜV-Schnitt. Überdurchschnittlich gut sehen in allen Jahren die Bremsleitungen aus.

Umwelt

Mängel an der Kraftstoffanlage: Drei- bis fünfjährige Typen schneiden besser, die anderen schlechter als der Durchschnitt ab. Am Auspuff ist allerdings schon ab dem fünften Jahr Hopfen und Malz verloren und die Mängelquote erheblich höher als der Schnitt.

Fazit

Keine Frage, die neueren Ibiza mit VW-Technik sind deutlich besser als ihre Vorgänger. Doch: Nur dreijährige Modelle sind überdurchschnittlich mängelfrei, fünfjährige liegen knapp darunter. Siebenjährige sind dann kaum besser als ihre Vorgänger, einige sind sogar verkehrsunsicher. Ganz schlecht schneidet die alte Ibiza-Serie der Neun- und Elfjährigen ab. Mehr als jedes dritte Fahrzeug hat erhebliche, ein weiteres Drittel leichte Mängel.

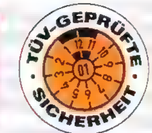
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	1,1	1,6	2,2
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,8	2,1	6,2	8,6	10,0
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,2	0,6	1,0	1,6
Licht	Beleuchtungsanlage	9,7	14,3	20,0	26,6	31,6
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,2	5,2	13,5	15,8	18,0
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,3	0,3	4,5	12,1	14,6
Umwelt	Auspuffanlage	1,7	5,8	12,2	14,3	16,2

Fahrzeugalter; Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: D. Fotmann, M. Nyary



Dreijährige Cordoba schneiden solide ab, ältere Typen zeigen deutliche Schwächen

Für alle, denen der Ibiza eine Stufe zu klein ist, hat Seat ein langes Heck angehängt. Ergebnis: der Cordoba

Ibiza mit Rucksack

Nichts gegen den Seat Ibiza 2, aber manchen war er eine Spur zu klein. Für sie wurde der Cordoba geschaffen: im Wesentlichen ein Ibiza mit Stufenheck.

Erste Wahl für Familien: der Vario, das Kombimodell des Cordoba. Bis zu 1250 Liter passen in die große Lade-Höhle, die dank niedriger Ladekante besonders praktisch zu befüllen ist. Auch der Stufenheck-Kofferraum kann sich sehen lassen: Er schluckt 455, bei umgelegter Rückbank sogar 762 Liter.

Mehr nach Sport als nach Familie riecht das straffe Fahrwerk, dazu passend die präzise Lenkung. Klar, dass da die Motorisierung mithalten muss: 60 PS leistet schon der schwächste, aber durchaus empfehlenswerte Benziner, der dafür zirka sieben Liter pro 100 Kilometer verlangt. Sparsamer: die Selbstzünder-Fraktion im Seat-Sortiment. Seit 96 werden die SDI- und TDI-Motoren mit 64 und 90 PS aus dem VW-Konzern angeboten. Beide brauchen knapp über fünf Liter und überzeugen dank ihres hohen Drehmoments mit viel Fahr-Vergnügen schon im Drehzahlkeller. Ebenso der 2.0 16V, nur dass das 150-PS-Aggregat etwa 8,4 Liter pro 100 Kilometer verlangt.

Interessant für Gebrauchtwagenkäufer: Die Verarbeitung gibt auch nach Jahren keinen Grund zur Klage.

Modellpflege

1993: Markteinführung des Cordoba
1995: Sondermodelle „S" und „Aniversario"
1996: Neueinführung des sportlichen Zweitürers SX
1997: Neueinführung des Kombi auf Basis der Limousine
1999: Facelift

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Stufenheck oder Kombi, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1390 bis 1984 cm³, 44 bis 110 kW (60 bis 150 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	76,4	74,6	57,5	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	19,3	20,7	30,0	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	4,3	4,7	12,5	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Der Schein trügt: Der Seat Cordoba sieht plump aus, fährt aber sportlich, straff und sparsam

Fahrwerk

Der Rostschutz ist noch gut, aber nicht perfekt und bei Fünfjährigen sogar unterm Schnitt. Im selben Alter häufen sich auch die Mängel an der Hinterachse, alle anderen Werte sind gut.



Kleiner Kombi: Seat Cordoba Vario

Licht

Die vordere und hintere Beleuchtung geben häufig Anlass zur Kritik im fünften Jahr, die Blinker sind bei beiden Jahrgängen unzuverlässig.

Bremsen

Erhöhte Mängelquote bei der Bremskraftregelung, einseitige Funktion und schlechte Wirkung der Handbremse im fünften Jahr sowie eine mangelhafte Fußbremswirkung hinten.

Umwelt

Ab dem fünften Jahr klettert die Mängelquote beim Auspuff leicht über den Durchschnitt.

Fazit

Erste Prüfung hui, zweite Prüfung pfui – aus dem überdurchschnittlichen Cordoba wird in zwei Jahren ein Mängelkandidat beim TÜV.

DAT-Preisempfehlung Seat Cordoba:
Für **17 050 DM** parkt ein dreijähriger TDI SXE (90 PS) in der Liste, **9350 DM** kostet der fünfjährige CLX mit 75 PS

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- gute Antriebswellen
- solide Lenkung
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
- mangelhafte Fußbremswirkung hinten
- Defekte an der Bremskraftregelung
- Auspuffschäden bei fünfjährigen Typen

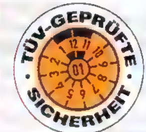
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,8	2,5	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,2	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	7,9	14,3	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,2	4,8	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,2	0,8	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,9	5,5	–	–	–

Fahrzeugalter · Mängel in % · 25 % · 15 % · 5 %

Durchschnitt · schlechter als Durchschnitt · besser als Durchschnitt

Auto Bild



Deutlich schlechter als der Durchschnitt bei Bremsen, Auspuff, Licht, Hinterachse

Der praktische Styling-Trick: ein Knick-Heck mit großer Klappe, reichlich Platz dahinter und Golf-Technik darunter

Zuverlässiger Laster

Bis 99 riskierte der Toledo noch ein große Klappe, und zwar hinten, wo man sie im Stufenheck nicht vermutet. Darunter befindet sich ein gigantischer Kofferraum: 550 Liter, bei Bedarf auf 875 Liter erweiterbar. Ein kleiner Nachteil: Der riesige Laderaum geht aufs Konto der zweiten Reihe. Im Fond wird der Knieraum für Daddy Langbein knapp. Auf der Bodengruppe des Golf II sind eben keine Wunder möglich.

Sehr komplett ist die Motorenauswahl – alles VW-Maschinen: Die sportlichste Motorisierung, der 150 PS kräftige Zweiliter-16V-Motor, kommt mit 9,2 Liter Super aus. An der Basis bietet der 75 PS starke 1,6-Liter-Benziner gute Laufruhe und Verbrauchswerte um 7,5 Liter.

Weitaus sparsamer und flott sind die ab 95 verwendeten TDi-Dieselmotoren mit 90 und 110 PS, die sich bereits mit fünf Litern zufrieden geben. Sie sind übrigens ein heißer Tipp für alle, denen ein TDI im Golf-Kleid noch zu teuer ist.

Die Alltags-Zuverlässigkeit stellt im Toledo kein Problem dar. Nur die Wechselintervalle der Zahnriemen sollten genau eingehalten werden. Eher schon stören knarrende Armaturen und knisternde Kunststoffteile den Frieden nachhaltig. Und der Rost macht auch vor dem spanischen Blechkleid nicht halt.

Modellpflege

1991: Modelleinführung
1992: erstes von neun Sondermodellen: „Olympic 92" in Weiß
1993: einjährige Ausstattungslinie „Sport" mit 90/100/115 PS, neuer 1.8i-Motor mit 90 PS
1995: Facelift, 2,0-Liter-16V- und TDi-Motoren lieferbar
1999: Modellablösung

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zyl.-Reihenmotor (Benzin bzw. Diesel), 1595 bis 1984 cm³, 50 bis 110 kW (68 bis 150 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse, Schraubenfedern, Stabilisator

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	70,6	74,6	49,7	60,5	38,0	49,5	33,6	40,9	–	33,8
leichte Mängel	22,3	20,7	32,7	30,2	38,8	36,5	38,7	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	7,1	4,7	17,6	9,3	23,2	14,0	27,6	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	–	0,1



Der Schein trügt: Der Seat Toledo TDi kann vom Biedermann zum Brandstifter werden

Fahrwerk

Im Alter von sieben Jahren schlägt der Rostteufel beim Seat zu. Nur die Dreijährigen sind rostfrei. Über alle Jahre hinweg entlarven sich beim TÜV drei weitere Schwächen: Defekte an der Hinterachse und an den Antriebswellen sowie starker Ölverlust, vor allem bei fünf- und siebenjährigen Typen.

Licht

Die Lichtprüfung ist nicht die Paradedisziplin des Toledo. Das Abblendlicht und die vordere Beleuchtung erreichen nie die Durchschnittswerte, die hintere Beleuchtung wird ab dem siebten Jahr auffälliger als der Durchschnitt.

Bremsen

Defekte Bremsschläuche sind typisch für den Toledo und in allen Jahrgängen zu finden. Gleiches gilt für die Bremskraftregler und die Handbremse. Nur die Wirkung der Fußbremse vorn, die Bremsleitungen und -scheiben fallen seltener als im Durchschnitt auf.

Umwelt

Der Auspufftest ist ein TÜV-Klassiker – und beim Toledo eine traditionelle Fehlerquelle.

Fazit

Richtig schlecht ist der Toledo nicht, doch zum Durchschnittstyp fehlt ihm Beständigkeit. Die Statistik verrät, wie der Seat von Prüfung zu Prüfung schlechter abschneidet und mit neun Jahren sogar verkehrsunsicher sein kann.

DAT-Preisempfehlung Seat Toledo:
Mit drei Jahren kosten TDi-Sport-Modelle bis zu **19 150 DM**, neunjährig als 1.6 CL noch **4600 DM**

3 bis 9 Jahre

POSITIV
- solide Lenkung
- standfeste Bremsleitungen
- gute Kraftstoffanlage

NEGATIV
- Auspuffschäden
- fehlerhafte Bremskraftregler
- defekte Bremsschläuche

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

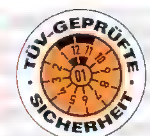
Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,2	2,0	2,7	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	2,2	6,0	9,3	10,5	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,1	0,3	0,6	–
Licht	Beleuchtungsanlage	9,3	14,3	23,6	27,4	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	4,1	7,4	6,4	5,3	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	1,2	6,6	8,8	10,6	–
Umwelt	Auspuffanlage	2,4	9,7	12,3	13,5	–

Fahrzeugalter (Jahre); Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Foto: K. Kuhnigk





Schlechter als der Schnitt – schwache Lenkung und Vorderachse

Seat Alhambra, Ford Galaxy und VW Sharan sind baugleich. Und teilen sich ihre Verarbeitungs-Probleme

Mit Einheits-Mängeln

Ein Auto, drei Marken – welchen nehmen? Gebrauchtwagenkäufer dürfen hier vor allem auf den Preis achten, alle anderen Unterschiede zwischen den Drillingen VW Sharan, Ford Galaxy und Seat Alhambra sind marginal. Die Vans stammen aus demselben Werk in Portugal und nerven mit gleichen Allüren: defekte Zentralverriegelung, herabfallende Sonnenblenden sowie lockere Türverkleidungen sind keine Seltenheit und besserten sich erst mit dem 98er Jahrgang. Solide ist die Mechanik: Sämtliche Motoren und Getriebe liefern selten Grund zum Ärger, besonders beliebt sind die drehmomentstarken TDI-Diesel mit 90 oder 110 PS. Wichtig: Der Zahnriemen sollte rechtzeitig gewechselt werden, sonst droht ein teurer Motorschaden. Verbrauch: zwischen 6,5 und sieben Litern. Viel Fahrvergnügen bereiten die wenig gefragten starken Benziner, wie zum Beispiel der 2,3 V5 mit 150 PS und 9,4 Liter Benzinbedarf.

Geräumig sind sie alle, sofern nicht wirklich sieben Personen unterwegs sind. Dann schrumpft das Kofferraumvolumen auf 256 Liter. Wer alle Einzelsitze entfernt, kann die vollen 2610 Laderaum-Liter nutzen.

Ein Manko, vor allem bei den Dieseln, ist die Heizung. Bis der Innenraum im Winter wohlig warm ist, vergeht viel Zeit.

Modellpflege

1995: Debüt auf der IAA in Frankfurt
1998: Einführung des 1,8 T 20V mit 150 PS
2000: Facelift

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Großraumlimousine 5-türig, Heckklappe, 5 oder 7 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihen- (Benziner oder Diesel) oder 6-Zylinder-V-Motor, Hubraum 1781 bis 2792 cm^3, Leistung 66 bis 150 kW (90 bis 204 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse, Federbeine, Stabilisator

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	69,5	74,6	–	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	20,6	20,7	–	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	9,9	4,7	–	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Fahrwerk

Das makellose Blechkleid zeugt von guter Rostvorsorge. Aber die Mängelquote an der Vorderachse ist doppelt so hoch wie beim Durchschnittt. Die Lenkung ist noch schwächer und sogar 20-mal schlechter als der Schnitt. Alle sonstigen Werte sind überdurchschnittlich gut.

Licht

Die Leuchten vorn und hinten werden in der Hauptuntersuchung öfter als üblich kritisiert. Die Mängelquote für die Einstellung des Abblendlichts und die Blinker ist dagegen geringer als bei einem Durchschnittsauto.

Bremsen

Gute Bremswerte in sieben von acht Disziplinen. Nur der Zustand der Bremsleitungen ist sechsmal schlechter als der Durchschnitt. Dafür sind Bremsschläuche und Bremskraftregelung im Gegensatz zum Schnitt ganz fehlerfrei.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage ist durchschnittlich mängelbehaftet, der Auspuff deutlich besser als der Schnitt aller geprüften Fahrzeuge.

Fazit

Der Seat Alhambra enttäuscht nach der ersten TÜV-Prüfung. Er ist seltener mängelfrei als der Durchschnitt. Und er hat sogar doppelt so oft erhebliche Mängel. Hauptursache sind die sehr schlechten Werte der schwachen Lenkung sowie die Mängelhäufigkeit an der Vorderachse.

Einheits-Look und Einheitsmängel: Die Ford-Seat-VW-Familie nervt mit schlechter Verarbeitung



DAT-Preisempfehlung Seat Alhambra:
Zwischen **24 200 DM** für einen dreijährigen Basis und **32 200 DM** für einen TDI Exlusiv liegt die Preisspanne

3 Jahre

POSITIV
- kein Rost
- solide Handbremse
- makellose Bremsschläuche

NEGATIV
- Defekte an der Vorderachse
- schwache Lenkung
- Schäden an den Bremsleitungen

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	–	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	2,4	–	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	11,1	–	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	7,4	–	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,5	–	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,6	–	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,6	–	–	–	–

Fahrzeugalter: 3, 5, 7, 9, 11 · Mängel in % · Skala: 5%, 15%, 25%

Durchschnitt · schlechter als Durchschnitt · besser als Durchschnitt

Auto Bild

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Mehr als 70 Prozent aller Favorit und 35 bis 45 Prozent aller Felicia mit Mängeln

Neu sind sie billig, gebraucht schwer zu unterbieten. Das hat gute Gründe; denn der Tscheche wird im Alter zum Pflegefall

Felicia ist überholt

In der Käufergunst machte der Skoda Favorit seinem Namen keine Ehre. Das kantige Fahrzeug sah schon als Neuwagen überholt aus; sämtliche Materialien wirkten zum Verkaufsstart wenig zeitgemäß. Auch die Verarbeitung war ein trauriges Kapitel.

Weitaus interessanter und gebraucht sehr günstig ist sein Nachfolger, der Skoda Felicia. Vom Wirbelkammer-Diesel, der noch aus der Vor-TDI-Zeit stammt, sollte der Käufer besser Abstand nehmen. 68 PS stark, brummt er im Skoda deutlich lauter als in Polo oder Golf, ist mit 5,8 Liter Verbrauch aber nicht sonderlich sparsam. Mehr Fahr- und Sparspaß verspricht der Benziner mit 68 PS und 6,7 Liter Verbrauch.

272 Liter passen in den Kompakt-Kofferraum, der Kombi ist bei umgelegter Bank auf bis zu 640 Liter befüllbar.

Zweckmäßig und strapazierfähig sind sämtliche Kunststoffe im Innenraum, die den Tschechen als robusten Familien-Frachter adeln.

Modellpflege

1989: Markteinführung des Favorit
1991: Kombiversion Forman
1995: Modellwechsel zum Felicia, Januar Schrägheck, Juli Kombi
1998: Facelift, Nase dem größeren Octavia angeglichen

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine oder Kombi 4-türig, Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor (Benzin bzw. Diesel), 1289 bis 1896 cm³, 40 bis 55 kW (54 bis 75 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Einzelradaufhängung; hinten Verbundlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	63,3	74,6	51,8	60,5	28,6	49,5	22,1	40,9	–	33,8
leichte Mängel	29,1	20,7	34,6	30,2	40,2	36,5	38,8	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	7,6	4,7	13,6	9,3	31,1	14,0	38,9	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2	0,0	–	0,1

DAT-Preisempfehlung Skoda Felicia:
Mit **12 950 DM** steht ein 3-jähriger Diesel GLX in der Liste, für **5500 DM** ist ein 5-jähriger 1.3 (54 PS) zu haben

3 bis 5 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- defekte Antriebswellen
- Auspuffschäden

DAT-Preisempfehlung Skoda Favorit/Forman:
Die Preise reichen von **4900 DM** für einen 7-jährigen Forman Kombi bis zu **1100 DM** für einen 9-jährigen 135L

7 bis 9 Jahre

POSITIV
- stabile Hinterachse

NEGATIV
- Schäden an der Vorderachse
- defekte Bremsleitungen und -schläuche
- verschlissene Lenkung

Fahrwerk

Während der Felicia als perfekt rostgeschützt gilt, sieht der Favorit rote Zahlen: Die Mängelquote bei den sieben- und neunjährigen Modellen liegt erheblich über dem Durchschnitt. Der Oldie ist auch für eine schwache Lenkung beim TÜV bekannt. Mängel an der Vorderachse, reichlich Ölverlust und defekte Antriebswellen tauchen allerdings bei beiden Skoda-Modellen überdurchschnittlich auf.



Selten im Angebot: Forman Kombi, der letzte kantige Skoda mit Ost-Flair

Licht

Licht, was ist das? – müssen Skoda-Fahrer fragen, denn in beiden Baureihen wird fast nie der Durchschnittswert annähernd erreicht. Ausnahme: Die Rückleuchten fünfjähriger Felicia sind besser.

Bremsen

Die Bremsleitungen des Favorit sind die schlechtesten aller Autos. Bei den neunjährigen Modellen ist jedes fünfte Auto auffällig. Der Durchschnitt liegt bei jedem 40sten Modell. Auch die Bremsschläuche sind schlechter als der Schnitt, die Wirkung der Fußbremse ist miserabel, und die Handbremse zieht oft einseitig. Da ist der Felicia besser, auch wenn die Wirkung der Fußbremse nie Durchschnittsniveau erreicht. Die Handbremse zeichnet sich durch gute Werte aus.

Umwelt

Weder die Kraftstoffanlage noch der Auspuff beider Modelle sind besser als der Durchschnitt.

Fazit

Der Favorit heißt nur so. Beim TÜV ist er der große Versager, hat doppelt so oft erhebliche Mängel. Der Felicia ist kaum besser, schon in jungen Jahren ist er viel schlechter als der Durchschnitt.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	1,4	4,8	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,8	4,0	14,0	13,9	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,4	0,6	5,2	9,6	–
Licht	Beleuchtungsanlage	13,1	17,5	28,7	34,5	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,8	4,0	11,0	15,9	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,2	0,8	17,1	25,9	–
Umwelt	Auspuffanlage	7,4	9,9	13,4	14,9	–

Fahrzeugalter; Mängel in %; Skala: 5%, 15%, 25%

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: K. Kuhnigk





Rostanfälligkeit und Ölverluste trüben das überdurchschnittlich gute Ergebnis

Der Subaru Justy wirft vor allem eine alte Frage neu auf: Ist ein Satz Winterreifen nicht doch sinnvoller als 4X4?

Allrad für den Anfang

Die Hersteller von Allradfahrzeugen werden nicht müde, die Vorteile von vier angetriebenen Rädern herauszustellen.

Beim Subaru Justy überkommen einen da gewisse Zweifel, denn ein brillantes Fahrverhalten gehört nun nicht zu seinen Stärken. Vielmehr schieben beide am Markt zu findenden Generationen in schnellen Kurven gnadenlos über die Vorderräder. Und somit reduziert sich der Vorteil des zuschaltbaren Allradantriebs auf die bessere Traktion.

Viel Platz bietet der Justy auch nicht gerade. Wobei der 95 auf Basis des Suzuki Swift vorgestellte Nachfolger eine Spur geräumiger ist.

Der ist ausschließlich mit einem 1,3-Liter-Vierzylinder (68 PS, 7,8 l N) bestückt, während bis dahin lärmende, aber kräftige Dreizylinder mit 50 oder 75 PS (6,8/7,4 l N) den Vortrieb leisteten.

Störungen sind selten, betreffen meist Thermoschalter, Generatoren oder den Hochspannungsteil der Zündanlage.

Modellpflege

1984: Modellreihe eingeführt, zuschaltbarer Allradantrieb
1988: Modellüberarbeitung
1995: Modellwechsel, Baugleichheit mit Suzuki Swift, Allradantrieb über Viscokupplung

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 3- oder 5-türig
Motor: 3- oder 4-Zylinder-Reihenmotor, 998 bis 1298 cm³, 37 bis 55 kW (50 bis 75 PS)
Fahrwerk: zuschaltbarer Allradantrieb; vorn Federbeine, Querlenker; hinten Längs- und Querlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	82,3	74,6	68,3	60,5	50,4	49,5	43,3	40,9	32,9	33,8
leichte Mängel	16,2	20,7	27,1	30,2	38,7	36,5	42,7	40,5	47,2	42,8
erhebliche Mängel	1,5	4,7	4,6	9,3	10,8	14,0	13,9	18,6	19,9	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Subaru Justy:
Dreijährige GX mit 68 PS kosten bis zu **12 600 DM**, fünfjährig gibt es das gleiche Modell für **7400 DM**

3 bis 5 Jahre



POSITIV
- solide Lenkung
- standfeste Bremsscheiben
- makellose Bremsschläuche

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- erhöhte Rostanfälligkeit
- schadhafte Bremsleitungen

DAT-Preisempfehlung Subaru Justy:
Siebenjährige 1200 GLi stehen mit bis zu **5700 DM** in der Liste, für einen elfjährigen SL sind noch **1350 DM** zu zahlen

7 bis 11 Jahre



POSITIV
- solide Lenkung
- standfeste Bremsscheiben
- solide Bremsschläuche

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- Rost am Rahmen und tragenden Teilen
- Auspuffschäden

Fahrwerk

Der Korrossionsschutz ist kein Ruhmesblatt für den Justy: Perfekten Schutz gibt es bei keinem Jahrgang, obwohl das bei Drei- und Fünfjährigen schon Durchschnitt ist. Besonders die ältere Baureihe ist rostanfällig. Gleiches gilt für den Ölverlust, der in allen Jahren höher als normal ausfällt. Schließlich registriert der TÜV noch Mängel an der Hinterachse bei fünf- bis neunjährigen Typen.

Licht

Die Mängelwerte für die Beleuchtung sind zwar nicht besonders niedrig, bleiben aber fast immer etwas besser als beim Durchschnitt.

Bremsen

Bremstrommeln und -scheiben zeigen weniger Mängel als der Durchschnitt. Die Bremsschläuche sind bis ins siebte Jahr sogar makellos, danach immer noch deutlich besser als der Schnitt. Nicht so gut sehen die Bremsleitungen aus, in allen Jahren liegt die Mängelquote erheblich über dem Wert eines durchschnittlichen Fahrzeugs. Sehr viel besser schneidet die Handbremse in beiden Baureihen ab. Fehler tauchen nur wieder bei der Wirkung der Fußbremse vorne auf. Bei den Fünfjährigen ist die Mängelquote doppelt so hoch wie beim Durchschnitt.

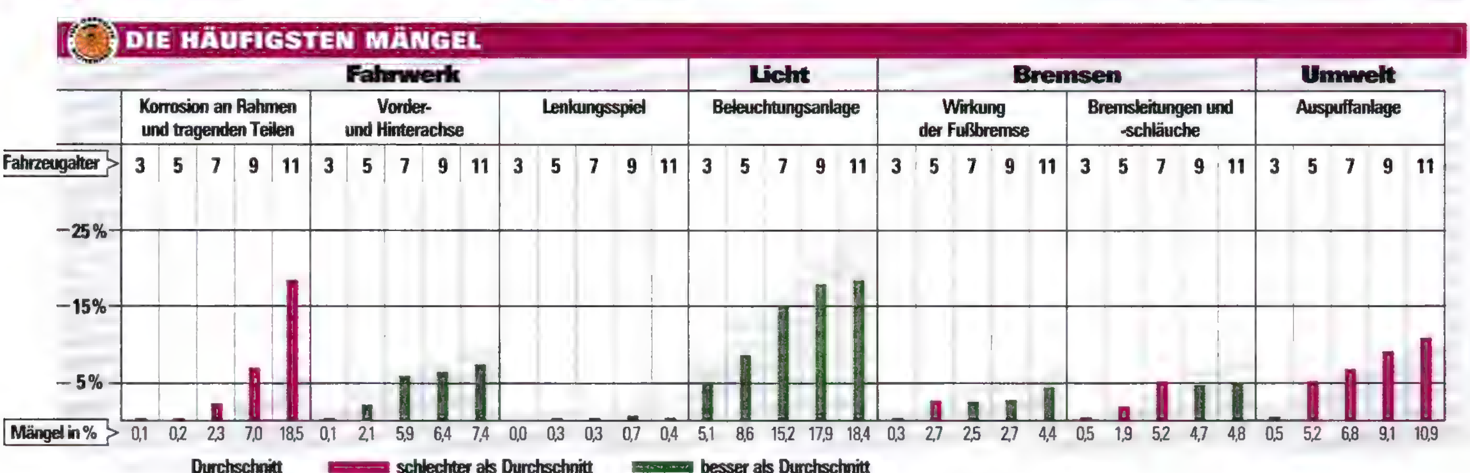
Umwelt

Die Kraftstoffanlage wird nur selten kritisiert und hat einen erheblich besseren Mängelwert als der Durchschnitt. Der Auspuff ist dafür eine Schwachstelle erster Güte und ab dem fünften Jahr deutlich häufiger betroffen.

Fazit

Der Justy gilt beim TÜV als kleiner Riese. Er ist Bester in der Kategorie der bis zu drei Jahre alten Autos. Bis zum neunten Jahrgang ist er häufiger mängelfrei als der Durchschnitt aller untersuchten Fahrzeuge. Und selbst als Oldie hat er zwar mehr leichte Mängel als normal, aber erkennbar weniger erhebliche Mängel. Trotzdem ist die jüngere Serie ab 95 die bessere Wahl, denn Rostgefahr und Ölverlust sind deutlich geringer. Besonders die Bremsanlage ist erstaunlich solide.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: M. Nyary, Werk

Der Rallye-Weltmeister von 95 konnte seinen sportlichen Ruhm nicht verwerten – bei uns blieb der Impreza erfolglos

Auf allen vieren

Der Subaru Impreza ist bei uns ein Außenseiter. Kompaktwagen mit Allradantrieb sind eben selten. Entsprechend selten sieht man den Japaner. In erster Linie fährt er dort, wo es viel schneit. In den Alpen und Mittelgebirgen. Ausnahme: das Sondermodell Pirsch, das bei Förstern und Jägern auch im Flachland beliebt war. Diese Version gab es allerdings nur in der fünftürigen Fließheck-Version.

Sicher kein Nachteil. Denn das Platzangebot ist gut im Rahmen der Kompaktklasse, die Verarbeitung routiniert. Das reichlich verwendete graue Plastik trifft allerdings nicht jeden Geschmack.

Immerhin: Zwei Airbags waren ab Anfang 95 Serie, ABS jedoch weiterhin den stärkeren Motorisierungen vorbehalten.

Deren Spektrum reicht rauf bis zu 218 PS, die – dank Allrad – auch sicher auf die Straße finden. Doch für den Hausgebrauch genügt der 1,6-Liter mit 90 PS, der zwar nicht übermäßig dynamisch ist, dafür mit 8,5 Liter Super noch halbwegs genügsam. Die stärkeren Versionen kratzen schon an der für einen Kompaktwagen bedenklichen Zehnliter-Marke, ohne wesentlich mehr Komfort zu bieten. Der ist nicht die Paradedisziplin des Impreza, denn die Federung ist hart, die (Boxer-)Motoren sind laut.

Modellpflege

- **1993:** Markteinführung in Europa
- **1994:** Sondermodell Pirsch mit höher gelegtem Fahrwerk
- **1995:** Fahrer- und Beifahrerairbag
- **1998:** Facelift
- **2000:** Modellwechsel

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4- oder 5-türig
Motor: 4-Zylinder-Boxermotor, 1597 bis 1994 cm³, Leistung 66 bis 160 kW (90 bis 218 PS)
Fahrwerk: permanenter Allradantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Federbeine, Längs- und Querlenker, Stabilisator

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	79,8	74,6	71,6	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	17,9	20,7	24,6	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	2,3	4,7	3,8	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1



Sondermodell Sport: Spoiler und Seitenschweller sollen an den Gewinn der Rallye-WM 95 erinnern

Keine typischen Mängel – überdurchschnittlich gutes Ergebnis in beiden Jahrgängen

Fahrwerk

Die Rostvorsorge ist makellos, die Achsen sind vorn und hinten überdurchschnittlich solide, die Lenkung bleibt stabil, es gibt kaum Ölverlust, und die Antriebswellen sind standfest – ein Supertyp.


Heißes Eisen: Impreza Turbo GT

Licht

Die Scheinwerfer zeigen mehr Mängel als der Durchschnitt. Auch die Rückleuchten sind bei Dreijährigen anfälliger als in diesem Alter üblich.

Bremsen

Makellose Bremsleitungen und -schläuche, solide Handbremse und Bremsscheiben sind gute Argumente für den Impreza. Nur die Wirkung der Fußbremse kann bei Drei- und Fünfjährigen entweder vorn oder hinten schwach werden.

Umwelt

Kaum Mängel an Auspuff oder Kraftstoffanlage.

Fazit

Ein solides Auto, das überdurchschnittlich oft mängelfrei abschneidet und keine typischen Schwachstellen beim TÜV zeigt.

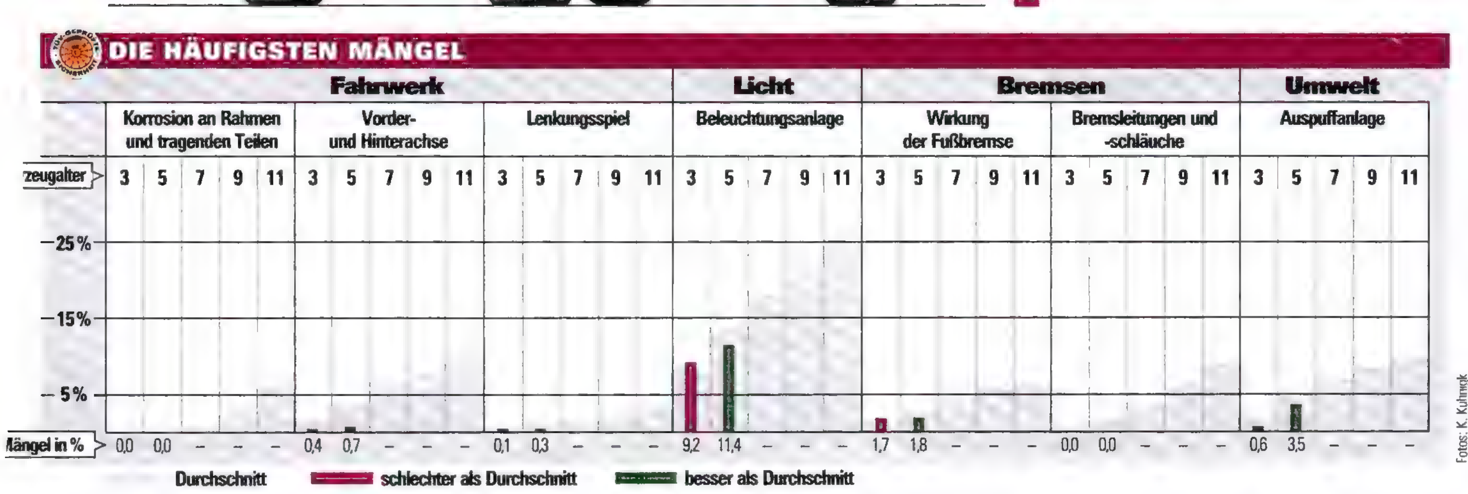
DAT-Preisempfehlung Subaru Impreza: Für den dreijährigen GL Classic gibt die Liste **21 000 DM** an, **10 600 DM** für den fünfjährigen LX mit 90 PS

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- makellose Bremsleitungen und -schläuche
- solide Lenkung

NEGATIV
- mangelhafte Beleuchtung vorn

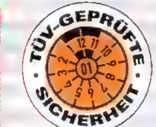
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL



Fotos: K. Kuhnigk

SUBARU LEGACY





Überdurchschnittliche Werte – typisch sind nur schwache Antriebswellen

In der Riege hochwertiger Limousinen taucht sein Name nicht auf – dabei gehört der Subaru Legacy durchaus dahin

Der TÜV-Experte

Allrad-Limousinen europäischer Prägung haben häufiger kostspielige Probleme mit dem Antriebsstrang.

Warum also nicht zum Subaru Legacy greifen, der diesbezüglich keinen Anlass zu Beschwerden gibt. Auch die übrigen technischen Belange meistert der ausschließlich allradgetriebene Japaner ohne Tadel, von einer gewissen Neigung zu defekten Zylinderkopfdichtungen ab Bj. 94 mal abgesehen.

Allerdings ist das Risiko gegenüber anderen Motoren auch doppelt so groß, denn der Boxermotor des Legacy hat gleich zwei davon.

Tadellos dagegen das Raumangebot, vor allem der Kombi spielt in der Liga der Lasttiere ganz vorn mit (455 bis 1646 Liter Laderaum). Problemlos sein Fahrverhalten, auch beladen; für den Komfort jedoch leisten die guten Sitze mehr als die bockige Federung.

Ein Tipp ist der 2,5-Liter, 150 PS, serienmäßig Automatik: sehr laufruhig und guter Durchzug. Aber durstig: 10,3 l Super.

Modellpflege

1989: Markteinführung der Modellreihe
1991: Vorstellung des 2,2-l-Turbo mit 200 PS
1994: Modellwechsel
1999: Facelift

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine oder Kombi
Motor: 4-Zylinder-Boxer, 1791 bis 2457 cm³, Leistung 76 bis 147 kW (103 bis 200 PS)
Fahrwerk: Allradantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Federbeine, Längs- und Querlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	80,4	74,6	70,3	60,5	58,0	49,5	51,5	40,9	–	33,8
leichte Mängel	16,9	20,7	25,7	30,2	34,8	36,5	39,2	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	2,7	4,7	4,0	9,3	7,2	14,0	9,3	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,1

DAT-Preisempfehlung Subaru Legacy (BD/BG):
Mit **32 000 DM** steht der dreijährige 2.5 Outback mit Klima in der Liste, für **15 400 DM** gibt es den fünfjährigen GL

3 bis 5 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche

NEGATIV
-
-
-

DAT-Preisempfehlung Subaru Legacy (BC/BJF):
Siebenjährige Turbo-Modelle mit 200 PS kosten bis zu **12 250 DM**, neunjährige 1.8er nur noch **5250 DM**

7 bis 9 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
-
- schwache Antriebswellen
-

Fahrwerk

Der Rostschutz ist fast perfekt, nur neunjährige Exemplare fallen mit geringfügigen Mängeln auf. Wenig Ärger machen auch Achsen und Lenkung, alle Werte sind besser als der Durchschnitt. Der Ölverlust steigt zwar vom dritten zum fünften Jahr erheblich an, doch die Mängelquote ist in allen Jahren besser als der Schnitt. Nur die Antriebswellen sind ab dem fünften Jahr anfälliger.



Ladefreundig: Der Legacy Kombi packt bis zu 700 Liter ins Gepäckabteil

Licht

Keine Traumwerte, aber auch in diesem Prüfkapitel schneidet der Legacy stets besser als der Durchschnitt aller untersuchten Fahrzeuge ab.

Bremsen

Die Bremsleitungen sind bei Drei- und Fünfjährigen nur Durchschnitt, bei späteren Modellen erheblich besser. Bremsscheiben und -schläuche sind sehr solide. Gleiches gilt für die Wirkung der Fußbremse vorn wie hinten. Selbst die tendenziell anfällige Handbremse ist beim Legacy unauffällig und stets besser als der Durchschnitt.

Umwelt

Kaum Mängel an der Kraftstoffanlage in allen Jahrgängen. Am Auspuff klettert die Mängelkurve zwar ab dem siebten Jahr nach oben, doch der Subaru bleibt immer besser als der Schnitt.

Fazit

Der Subaru festigt weiter seinen Ruf als TÜV-Experte. Sagenhafte 80 Prozent aller Dreijährigen sind mängelfrei, der Schnitt liegt bei 74 Prozent. Selbst bei Neunjährigen sind noch 51 Prozent ohne Mängel, der Schnitt liegt nur bei 40 Prozent. Mehr muss zur Qualität nicht gesagt werden.

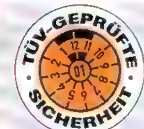
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter (3, 5, 7, 9, 11 Jahre); Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,3	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,5	0,9	3,7	4,0	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,1	0,2	0,7	–
Licht	Beleuchtungsanlage	6,1	9,1	13,1	16,1	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,4	1,0	1,9	1,8	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,2	0,3	0,1	0,5	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,1	1,4	6,0	8,1	–

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt





Besser als der Durchschnitt, trotz Rost an tragenden Teilen und den Bremsleitungen

ıle Kleinwagen wurden immer luxuriöser, nur der
ızuki Swift blieb, wie er schon immer war:

:infach zuverlässig

Die Marke Suzuki steht ür einfache, aber zuverlässige Autos. Und genau in dieser Kategorie fährt auch der Swift. Hightech sucht der Fahrer vergebens, besonders hochwertige Materialien im Innenraum ebenfalls. Immerhin: Alles ist sauber verarbeitet, klappern hören wir ihn selten. Und – für Gebrauchtwagenkäufer wichtig – der Swift lässt seine Besitzer fast nie im Stich.

Dafür nervt er aber mit aufdringlichen Motorgeräuschen – egal welche Maschine unter der Haube steckt. Die beste Wahl im Stall ist der kleine Dreizylinder mit 55 PS. Seine Leistung reicht für den Wagen, Zurückhaltung an der Tankstelle ist seine wahre Stärke: 5,3 Liter verspricht das Werk.

Der größere 1,3-Liter-Vierzylinder (71 PS), missfällt mit seiner zähen Kraftentfaltung. Zum Zwerg Rase wird der Swift als GTi. Eckwerte: 101 PS, 188 km/h Spitze.

Überraschend bei nur 3,74 Meter Außenlänge (Format VW Polo): 280 Liter Gepäckraum, durch umlegbare Rücksitzlehnen auf 618 Liter erweiterbar.

Am wohlsten fühlt sich der Swift in der Stadt – dank serienmäßiger Servolenkung und übersichtlicher Karosserie. Denn auf langen Touren nerven die unkomfortable Federung und die kleinen, dünn gepolsterten Sitze.

Modellpflege

1983: Markteinführung als Zweitürer
1988: neue Modellgeneration mit Design-Modifikationen und U-Kat
1991: modifizierte Frontpartie
1996: neues Design, Fahrerairbag serienmäßig

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Schrägheck mit Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 3- oder 4-Zylinder-Reihenmotor, 993 bis 1590 cm³, 39 bis 74 kW (53 bis 101 PS)
Fahrwerk: Front- oder Allradantrieb; vorn Federbeine, Dreieckslenker, Stabilisator; hinten Querlenker, Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator

Fahrwerk

Schlechte Rostvorsorge verrät die Statistik, ab dem fünften Jahr klettert die Mängelquote und erreicht ab dem neunten Jahr ein hohes Niveau. Doch sonst zeigt sich der Swift in diesem Prüfkapitel solide, fällt nur bei siebenjährigen Typen mit Hinterachsmängeln auf.

Licht

Die Scheinwerfer werden bei drei-, neun- und elfjährigen Modellen öfter als üblich kritisiert. Auch an den Rückleuchten sieht es ab dem neunten Jahr düster aus.

Bremsen

Verschlissene Bremsscheiben moniert der TÜV ab dem fünften Jahgang. Im selben Jahr steigt auch die Fehlerquote an den Bremsleitungen über den Durchschnitt. Die Wirkung der Fußbremse vorn ist nur bei Neunjährigen besser als der Schnitt. Gute Werte erzielt stets die Handbremse.

Umwelt

Die Kraftstoffanlage liefert ein nur knapp durchschnittliches Ergebnis. Der Auspuffbefund liegt aber in allen Jahren etwas besser als der Schnitt.

Fazit

Der Swift ist überdurchschnittlich oft mängelfrei, das spricht beim TÜV in jedem Fall für ihn. Allerdings sind seine typischen Schwächen im Alter, dazu zählen Rost, mangelhafte Beleuchtung und verschlissene Bremsscheiben, nicht zu übersehen.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	77,9	74,6	64,8	60,5	53,8	49,5	41,9	40,9	33,4	33,8
leichte Mängel	19,1	20,7	27,8	30,2	34,8	36,5	41,1	40,5	46,7	42,8
erhebliche Mängel	3,0	4,7	7,4	9,3	11,4	14,0	16,9	18,6	19,9	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1

Kleinwagen alter Schule: Der Suzuki Swift sieht pfiffig aus, wirkt aber technisch in die Jahre gekommen

DAT-Preisempfehlung Suzuki Swift:
Dreijährige 1.3 GLS mit 68 PS kosten bis zu **9650 DM**, elfjährige 1.0 GL mit 50 PS etwa **1850 DM**

3 bis 11 Jahre

POSITIV
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche
- stabile Handbremse

NEGATIV
- Rost am Rahmen und tragenden Teilen
- defekte Bremsleitungen
- verschlissene Bremsscheiben

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

		Fahrzeugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,2	1,4	7,0	10,0
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,3	1,4	3,6	6,4	6,5
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,2	0,4	0,7	1,1
Licht	Beleuchtungsanlage	7,2	8,8	12,4	24,0	31,4
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,6	3,5	4,1	4,4	6,6
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,9	3,5	5,9	4,6
Umwelt	Auspuffanlage	1,0	4,6	5,9	7,9	8,7

Mängel in % — 25 % / 15 % / 5 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Foto: M. Nyary

SUZUKI BALENO

Auto Bild

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Kaum Schwächen, überdurchschnittlich gute Ergebnisse und Langzeitbeständigkeit

Suzukis Domäne sind Motorräder oder eben die kleinen Allradler. Aber wer bitte soll die Limousinen kaufen?

Unbekannte Alternative

Auf dem klassischen Automarkt tut sich Suzuki schwer. Ein paar Swift finden vielleicht noch Abnehmer, aber wer kennt schon den Baleno?

Dabei bietet dieses, mit seinem Namen an Süßwaren erinnernde Fahrzeug eine komplette Modellpalette vom dreitürigen Schrägheck über die klassische Stufenheck-Limousine bis zum Kombi – wahlweise mit Allradantrieb. Die Motoren – sämtlich mit Normalbenzin zufrieden – scheinen allerding aus dem Motorradregal zu stammen.

Sie benötigen für flottes Vorankommen hohe Drehzahlen, ziehen untenrum nur unwillig. Das wäre vielleicht noch zu ertragen, würde nicht auch der Lärmpegel in höheren Drehzahlen lästig anschwellen.

Überhaupt spielt Komfort im Baleno nur eine Nebenrolle: Die Sitze sind längst nicht so bequem, wie sie aussehen, und die Federung gehorcht der alten japanischen Schule von harten Federn und labbrigen Dämpfern. Damit lassen sich zwar keine Bodenwellen einebnen, aber der Baleno liegt wenigstens annehmbar auf der Straße.

Kapriolen im Grenzbereich sind ihm fremd, der Geradeauslauf befriedigt. Weil die Versicherungsklassen mit dem 1,3-Liter gleichauf liegen, ist der 1,6-Liter eine gute Wahl, mit ausreichendem Temperament und niedrigem Verbrauch – um 7,5 l.

Modellpflege

1995: Markteinführung
1996: Einführung Baleno Kombi, auch Allrad verfügbar
1997: Facelift

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 3-, 4- oder 5-türig
Motor: 4-Zylinder, 1298 bis 1839 cm³, Leistung 63 bis 89 kW (86 bis 121 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Längs- und Querlenker, Federbeine; Frontantrieb

Fahrwerk

Der Rostschutz ist perfekt, die Achsen sind solide, die Lenkung stabil und die Antriebswellen standfest. Nur dreijährige Modelle fallen mit etwas mehr Ölverlust als der Durchschnitt auf.

Licht

An der Beleuchtung gibt es ebenfalls wenig zu bekritteln. Lediglich die Rückleuchten dreijähriger Baleno sind schlechter als der Schnitt.

Bremsen

Standfeste Bremsscheiben, makellose Bremsschläuche, fast perfekte Bremsleitungen, solide Handbremse – auch in Sachen Bremsen ist dem Suzuki kaum etwas Schlechtes nachzusagen. Einzig die Wirkung der Fußbremse hinten ist wieder mal bei den Dreijährigen auffällig.

Umwelt

Sowohl Kraftstoffanlage wie auch Auspuff sind in beiden Jahrgängen besser als der Durchschnitt.

Fazit

Der Baleno ist ein bemerkenswertes Auto. Nicht nur, dass er überdurchschnittlich solide beim TÜV abschneidet und weniger Mängel als ein Durchschnittsauto hat. Der Suzuki schafft das Kunststück, bei den drei- und fünfjährigen Modellen beinahe die gleiche Quote an mängelfreien Fahrzeugen zu erreichen: Mehr als drei Viertel aller geprüften Baleno sind in beiden Jahrgängen mängelfrei. Bedeutet: Der Suzuki altert nur langsam und behält lange seine hohe Anfangssolidität.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	76,9	74,6	76,8	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	20,2	20,7	19,7	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	2,9	4,7	3,5	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Japanisches Einheitsdesign: In der Menge wirkt der Baleno gesichtslos, es fehlt der Aufhänger fürs Auge



DAT-Preisempfehlung Suzuki Baleno:
Von **16 550 DM** für einen dreijährigen GLX Allrad bis **8250 DM** für einen GL mit 86 PS ist der Baleno zu haben

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- stabile Lenkung
- makellose Bremsschläuche

NEGATIV
-
-
-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

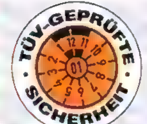
Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,4	0,4	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,0	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	7,6	7,2	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,5	1,4	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,1	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,2	0,5	–	–	–

Fahrzeugalter; Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Foto: K. Kuhnak





Durchfallkandidat mit schlechter Konservierung, mäßigem Licht, dürftigen Bremsen

Klettermaxe ist reif an Jahren und hat das Zeug zum t-Auto – denn er ist ein kantiger Charakter-Darsteller

)ffroad vom Kleinsten

Der erste Eindruck stimmt:)er SJ, ab 87 auch Samurai geannt, verwöhnt seinen Fahrer nicht. Er ist bretthart gefedert, der Motor lärmt bei hohen Touren, und das Verdeck der Cabrio-Version verlangt zum Öffnen und Schließen nach den geübten Fingern eines Zeltbau-Profis. Immerhin: Die Armaturen sind in ihrer Kargheit an Übersichtlichkeit schwer zu überbieten.

Um in dem kleinen Geländewagen Überland nicht zum Verkehrshindernis zu verkommen, sollte ein Fahrzeug mit 1,3-Liter-Motor (69 PS) gesucht werden, alle anderen sind eindeutig zu schwach, Überholvorgänge ziehen sich unnötig in die Länge. Den Durchschnittsverbrauch beziffert Suzuki mit rund 8,4 Litern – viel für ein so kleines Auto.

Erst über Stock und Stein zeigt der kleine Suzuki große Qualitäten: Der Klettermaxe kommt hier dank zuschaltbaren Allradantriebs, hoher Bodenfreiheit und kurzen Karosserieüberhängern weiter als manch großer Offroad-Profi.

Auch als Stadtindianer bietet der Geländefloh durchaus Vorteile: 3,43 Meter kurz, hat er im Parkplatz-Poker gute Karten.

Seine Passagiere haben eher schlechte: Hinten wird es eng. Und in den kleinen Kofferraum passt kaum mehr als ein Kulturbeutel.

Modellpflege

1979: Markteinführung in Deutschland, Bezeichnung LJ 80
1983: neues Modell SJ 410, 1,0-l-Motor (45 PS) und 5-Gang
1987: neue Bezeichnung SJ Samurai, neuer 60-PS-Motor
1990: G-Kat serienmäßig, neuer 1,3-l-Einspritzer (69 PS)
1991: neu gestaltete Frontpartie

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Geländewagen 2-türig, Heckklappe, 5 Sitze, auch als offene Version mit Plane
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 963 bis 1315 cm³, 33 bis 51 kW (45 bis 69 PS)
Fahrwerk: Hinterradantrieb, Vorderachse zuschaltbar; vorn und hinten Starrachse, Blattfedern

Fahrwerk

Der SJ ist als Rostfreund bekannt, und die sehr schlechten TÜV-Zahlen können kaum erstaunen. So richtig rostet er aber erst ab dem siebten Jahr. Schäden an den Antriebswellen und Ölverluste fallen vor allem bei dreijährigen SJ auf, bei den Fünfjährigen sind es defekte Lenkungen und Ölverlust, bei Siebenjährigen ist es nur die Lenkung. Insgesamt pendeln die Werte aber mehr oder weniger um den Durchschnitt.

Licht

Endlich Einheitlichkeit: Bis auf eine winzige Ausnahme sind alle Jahrgänge in allen Prüfdisziplinen schlechter als der Durchschnitt.

Bremsen

Die Bremsscheiben erweisen sich als verschleißfest. Auch die Bremsschläuche halten überdurchschnittlich. Dafür sieht es in anderen Tests eher düster aus. Fuß- und Handbremse schneiden schlecht ab, nur die Bremsleitungen der Elfjährigen liegen besser als der Schnitt.

Umwelt

Mängel an der Kraftstoffanlage der Drei- bis Siebenjährigen und schadhafte Auspuffanlagen der Drei- bis Neunjährigen registriert der TÜV.

Fazit

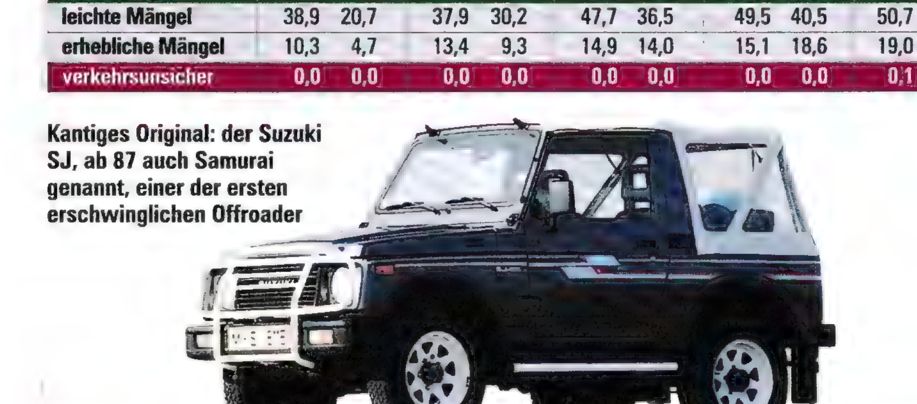
Der SJ ist ein Kandidat mit überdurchschnittlich vielen erheblichen Mängeln in jungen Jahren. Im Alter wird er besser.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	50,8	74,6	48,7	60,5	37,4	49,5	35,4	40,9	30,2	33,8
leichte Mängel	38,9	20,7	37,9	30,2	47,7	36,5	49,5	40,5	50,7	42,8
erhebliche Mängel	10,3	4,7	13,4	9,3	14,9	14,0	15,1	18,6	19,0	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

Kantiges Original: der Suzuki SJ, ab 87 auch Samurai genannt, einer der ersten erschwinglichen Offroader



DAT-Preisempfehlung Suzuki SJ:
Dreijährige De-Luxe-Modelle kosten bis zu **13 500 DM**, elfjährige SJ mit 60 PS noch **2650 DM**

3 bis 11 Jahre

POSITIV
- solide Achsen
- stabile Bremsschläuche
- verschleißfeste Bremsscheiben

NEGATIV
- Korrosion am Rahmen und tragenden Teilen
- mangelhafte Beleuchtung
- Schäden am Auspuff

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	eugalter 3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,2	0,0	1,0	4,7	8,1
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,3	2,2	3,9	4,5	5,6
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,2	1,6	1,7	0,7	2,0
Licht	Beleuchtungsanlage	27,6	26,4	34,7	37,1	34,9
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	3,9	5,1	6,4	4,5	7,9
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,5	3,4	4,6	2,5	3,0
Umwelt	Auspuffanlage	2,1	6,2	6,8	10,4	9,1

gel in % — Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Foto: M. Nyary

Auto Bild

TÜV-GEPRÜFTE SICHERHEIT

Knapp durchschnittlich, typische Mängel sind Ölverlust und Auspuffschäden

Geschlossen oder offen, kurz oder lang: Der Suzuki Vitara ist ein Offroader für Freizeit und Arbeits-Alltag

Ein Typ für alle Fälle

So viel Urlaubsstimmung strahlt kaum einer aus: Offenes Dach plus Allrad klingt nach Safari, nicht nach Fahrt ins Büro. Als Cabrio mit kurzem Radstand markiert der Vitara den flotten Freizeit-Flitzer, viertürig mit Blechdach punktet er als ernst zu nehmender Offroader.

Die Wahrheit liegt in der Mitte: Die komfortable Federung fühlt sich auf der Straße heimisch, das Kunststoffverdeck ist selten wasserdicht und äußerst mühsam zu öffnen.

Nach Arbeitsgerät sehen hingegen das unaufgeräumte Cockpit und die kleinen Sitze aus. Und über die zumeist klapperfreie Verarbeitung freut man sich in jeder Lage über viele Jahre. Entscheidungsfreudigkeit verlangt die Motorenfrage: Der Turbodiesel mit 71, später 87 PS ist mehr der harte Arbeiter, die laufruhige Benzin-Fraktion macht auf der Strandpromenade eine gute Figur. Schon der 80-PS-Basismotor reicht aus. Sein Verbrauch: 9,3 Liter bei kurzem Radstand. Gleich viel verlangt der lange Viertürer mit dem 71-PS-Turbodiesel.

Wenig komfortabel ist die indirekte, unpräzise Lenkung und die schlecht dosierbare Bremse. Ruhiges Blut und fahrerisches Können verlangt vor allem der kurze Vitara auf feuchter Fahrbahn. Der Wagen steht verdammt rasch quer.

Modellpflege

1988: Markteinführung in Deutschland
1991: neuer Motor mit 97 PS
1994: Vierventiler auch für den kurzen Vitara
1995: neuer V6-Motor
1996: Turbodiesel (2,0 Liter, 71 PS)
1997: Turbodiesel bekommt 87 PS

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Geländewagen 2- oder 4-türig, Heckklappe, 4 oder 5 Sitze, auch als offene Version mit Plane
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor (auch Diesel) oder 6-Zylinder-V-Motor, 1589 bis 2493 cm³, 51 bis 106 kW (70 bis 144 PS)
Fahrwerk: Allradantrieb zuschaltbar; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Starrachse

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	73,2	74,6	59,9	60,5	51,9	49,5	40,4	40,9	33,1	33,8
leichte Mängel	22,6	20,7	33,3	30,2	39,5	36,5	45,8	40,5	46,2	42,8
erhebliche Mängel	4,2	4,7	6,8	9,3	8,6	14,0	13,8	18,6	20,6	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1



Seine Heimat ist der Asphalt, nicht das staubige Gelände: Suzuki Vitara, mit Hard- oder Softtop

Fahrwerk

Bei den Dreijährigen ist der Rostschutz noch perfekt, Fünfjährige haben kleine Mängel, Elfjährige sind schon viel schlechter als der Durchschnitt. Ölverlust ist stets die typische Schwachstelle.



Auch als Fünftürer: Suzuki Vitara

Licht

Auffällig sind allein die Rückleuchten, in keinem Jahrgang wird der Durchschnittswert erreicht.

Bremsen

Gute Werte, vor allem für die Bremsscheiben und Bremsschläuche. Bis auf wenige Ausreißer fällt nur die Handbremse bei den neun- und elfjährigen Typen schlechter als der Durchschnitt aus.

Umwelt

Der Auspuff wird ab dem fünften Jahr anfällig.

Fazit

Unterm Strich Durchschnitt – erhebliche Mängel sind seltener als üblich, die Zahl der mängelfreien Vitara ist meist nur knapp unterm Schnitt. Fahrwerk und Bremsen sind solide, Licht und Auspuff alterstypische Schwachstellen.

DAT-Preisempfehlung Suzuki Vitara:
Dreijährige 2.0 TD mit 87 PS kosten bis zu **23 300 DM**, elfjährig ist ein 1.6 mit 82 PS für **5700 DM** zu haben

3 bis 11 Jahre

POSITIV
- standfeste Achsen
- stabile Lenkung
- solide Bremsschläuche

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Beleuchtung hinten
- Auspuffschäden

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	0,3	1,6	8,2
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,7	1,3	1,6	2,7	4,0
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,4	0,6	0,8	1,1
Licht	Beleuchtungsanlage	8,6	15,9	20,9	26,4	29,8
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,5	1,8	3,1	3,9	6,5
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,6	1,8	2,1	2,8
Umwelt	Auspuffanlage	0,4	7,0	7,5	9,0	8,5

Fahrzeugalter / Mängel in % (Achse: 5 %, 15 %, 25 %)

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: K. Kuhnak





Der TÜV-Star vieler Jahre erweist sich erneut als überdurchschnittlich mängelfrei

its ist unmöglich. Auch das Langzeitauto nicht. Hier ist Den Toyota Starlet kann fast nichts aus der Bahn werfen

obuster geht's kaum

Mechaniker sehen den arlet selten, der ADAC hilft öchstens, wenn der Sprit alle st. So unscheinbar der kleine Japaner auch ist, er hat unglaubliche Gebrauchtwagen-Qualitäten.

Die straffe Abstimmung und die dünn gepolsterten Sitze sind gewöhnungsbedürftig, wie auch die schwammige Lenkung. Dafür ist selbst nach Jahren intensiver Nutzung kaum ein Verschleiß im Innenraum zu sehen. 214 Kofferraum-Liter reichen für die Einkaufsfahrt, bei umgeklappter Fondlehne können 590 Liter Laderaum gefüllt werden. Ein Durchschnittsverbrauch von 6,2 Litern würde heute in dieser Klasse eher hoch wirken; wer dem Starlet auf der Autobahn die Sporen gibt, bringt den Verbrauch in den zweistelligen Bereich. Eine Motor-Empfehlung fällt leicht – es gab nur einen 75-PS-Benziner mit 1,3 Liter Hubraum. Das Getriebe ärgert mit langen Schaltwegen, doch darüber sollte man hinwegsehen. Für den Starlet gilt: Der Weg ist das Ziel, nicht der Fahrspaß.

Modellpflege

1985: Markteinführung der frontgetriebenen Modelle
1990: neue Modellgeneration, nur mit 75-PS-Motor lieferbar
1996: neue Modellgeneration
1999: Ablösung durch den Yaris

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2-türig, Heckklappe, fünf Sitze
Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, 1296 cm³, 55 kW (75 PS),
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine,Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse

Fahrwerk

Die beiden jüngeren Baureihen sind fast perfekt rostgeschützt. Nur die elfjährigen Starlet sind schlechter als der Schnitt. Der sehr gute Eindruck setzt sich bei den Dreijährigen in allen Prüfungen fort, die älteren Modelle kennen nur zwei Ausreißer: Mängel an der Hinterachse bei sieben- und elfjährigen sowie schadhafte Antriebswellen bei siebenjährigen Typen.

Licht

Ab dem fünften Jahr klettert die Mängelquote bei der vorderen Beleuchtung, ab dem siebten Jahr beim Abblendlicht und ab dem neunten Jahr an der hinteren Beleuchtung über den Durchschnittswert aller geprüften Fahrzeuge.

Bremsen

Gute Bremsen, nur die Fußbremswirkung vorn und die Bremsscheiben sind ab dem siebten Jahr ungenügend.

Umwelt

Kraftstoff- und Auspuffanlage sind in allen Jahrgängen besser als der Durchschnitt.

Fazit

Der Starlet ist ein TÜV-Star – kaum ein anderes Auto hat so wenig Mängel in allen Jahren.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	86,4	74,6	69,1	60,5	58,2	49,5	50,5	40,9	40,3	33,8
leichte Mängel	12,0	20,7	26,8	30,2	36,1	36,5	39,7	40,5	44,7	42,8
erhebliche Mängel	1,6	4,7	4,1	9,3	5,7	14,0	9,8	18,6	14,9	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung Toyota Starlet (P9):
Die Preisspanne reicht von **10 050 DM** für einen dreijährigen 1.3 bis **12 150 DM** für einen gleich alten Automatik

3 Jahre

POSITIV
- kein Rost
- solide Lenkung
- makellose Bremsschläuche und -leitungen

NEGATIV
-
-
-

DAT-Preisempfehlung Toyota Starlet (P8):
Fünfjährige Open-Air-Modelle kosten bis zu **8850 DM**, Neunjährige rund **4450 DM** (XLi mit 75 PS)

5 bis 9 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche und -leitungen

NEGATIV
-
- mangelhafte hintere Beleuchtung
- verschlissene Bremsscheiben

DAT-Preisempfehlung Toyota Starlet (P7):
Elfjährig liegt der Starlet zwischen **1400 DM** für einen 1.0 E und **2450 DM** für einen 1.3 XL mit Katalysator

11 Jahre



POSITIV
- stabile Antriebswellen
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche und -leitungen

NEGATIV
- Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen
- verschlissene Bremsscheiben
- mangelhafte Beleuchtung

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

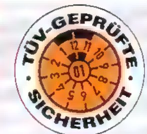
Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,1	0,0	0,2	6,0
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,2	0,9	3,6	3,5	5,9
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,0	0,0	0,6	0,6
Licht	Beleuchtungsanlage	2,7	14,5	19,5	24,8	27,1
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,5	1,6	2,4	5,2	5,4
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,0	0,6	1,4	2,3
Umwelt	Auspuffanlage	0,1	0,6	1,1	2,6	8,4

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: St. Bock, M. Nyary

TOYOTA COROLLA





Tolle Leistung: üb
durchschnittlich c
mängelfrei in allen
Corolla-Jahrgänge.

Es gibt zwei Worte für Zuverlässigkeit: Toyota Corolla. Kaum ein Auto muss seltener in die Werkstatt

Alltag auf Rädern

Kaum ein Auto hat so viele Gesichter wie der Toyota Corolla. Sein Name steht für häufige Modellwechsel, Überarbeitungen sind bei Japanern an der Tagesordnung. Was sämtliche Jahrgänge, Karosserieformen und Motorisierungen vereint, ist die langlebige Verarbeitung. Der Corolla wirkt wie aus einem Guss, fährt zuverlässig wie ein Schweizer Uhrwerk.

Eher rustikal ist dagegen das Fahrwerk abgestimmt. Ein Corolla gleitet nicht gerade elegant, stolpert gerne mal von Bodenwelle zu Schlagloch. Schon deshalb reicht auch ein gemütlicher Motor, etwa der 75-PS-Benziner mit 1,3 Liter Hubraum. Verbrauch: rund sieben Liter.

Der 72-PS-Diesel ist mit 5,6 Liter Verbrauch ein Sparmeister. Allerdings werden empfindliche Zeitgenossen vom rauen Klang in ihrer Ruhe gestört.

Großfamilien sei der Kombi empfohlen (394 bis 690 Liter Laderaum). Besitzer von Anhängern zieht es zum Liftback, der hat 1200 Kilo Anhängelast – 200 mehr als die anderen Varianten.

Modellpflege

1983: Modelle mit Frontantrieb eingeführt
1987: neue Motoren
1992, 97 und 2000: Modellwechsel

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Schräg- oder Stufenheck, Kombi 4-türig mit Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor (auch Diesel), 1280 bis 1975 cm³, 47 bis 91 kW (64 bis 124 PS)
Fahrwerk: Front- oder Allradantrieb; vo. Federbeine, Dreiecksquerlenker; hi. Federbeine, Längs- und Querlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	82,4	74,6	73,7	60,5	63,4	49,5	51,9	40,9	43,1	33,8
leichte Mängel	14,4	20,7	22,0	30,2	30,2	36,5	38,7	40,5	42,5	42,8
erhebliche Mängel	3,2	4,7	4,3	9,3	6,4	14,0	9,4	18,6	14,4	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Toyota Corolla:
Dreijährig kostet der 1.6 linea terra **17 900 DM,** mit sieben Jahren gibt es den 1.4 XLi für **7100 DM**

3 bis 7 Jahre



POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- fast makellose Bremsleitungen und -schläuche
- solide Lenkung

NEGATIV
-
-
-

DAT-Preisempfehlung Toyota Corolla:
Neunjährige 1.6 GLi mit 105 PS kosten bis zu **5000 DM,** elfjährig als 1.3 XL mit 74 PS nur noch **1600 DM**

9 bis 11 Jahre

POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen und -schläuche
- solide Lenkung

NEGATIV
-
- schlechte Wirkung der Fußbremse vorn
- mangelhafte Beleuchtung hinten

Fahrwerk

Fast perfekte Rostvorsorge zeichnet alle Cor la aus, selbst Elfjährige rosten weniger als d Durchschnitt. Mängel an der Vorderachse sin selten, Defekte an der Hinterachse fallen nur be siebenjährigen Modellen auf, den ältesten de vorletzten Serie. Die Antriebswellen bleiben wie die Lenkung über alle Jahre solide, der Ölverlust liegt unterm Schnitt.



Groß, geräumig und gesucht: der Toyota Corolla Combi

Licht

Die Beleuchtung gehört zu den Highlights des Corolla, fast alle Prüfungen absolviert er besser als der Durchschnitt. Nur die Rücklichter bei den neun- und elfjährigen Modellen sind schlechter als der Schnitt.

Bremsen

Noch ein Vorzeigekapitel für den Toyota. Die Bremsleitungen und -schläuche sowie Bremstrommeln und -scheiben sind überdurchschnittlich solide. Auch Handbremse und Bremskraftregelung schneiden gut ab. Nur die Wirkung der Fußbremse vorn wird ab dem fünften Jahr häufiger als üblich bemängelt.

Umwelt

Kaum Fehler an der Kraftstoffanlage und sehr gute Schalldämpferwerte – wieder ein Corolla-Plus.

Fazit

Der Corolla ist einer der TÜV-Musterschüler. Die Quote der Fahrzeuge ohne Mängel liegt immer über dem Durchschnitt, selbst bei elfjährigen Typen. In den Kapiteln Bremsen, Umwelt und Fahrwerk ist der Toyota fast vorbildlich zu nennen, nur beim Licht hapert es ein wenig.

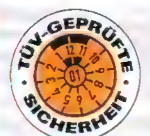
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,1	0,1	0,1	0,9	3,1
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,2	0,8	3,3	3,5	4,4
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,0	0,1	0,3	0,3
Licht	Beleuchtungsanlage	4,2	6,2	11,1	20,8	23,4
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,3	1,7	2,3	4,0	5,7
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,1	1,1	2,1	3,6
Umwelt	Auspuffanlage	0,2	0,3	1,7	6,2	8,2

Fahrzeugalter (Spalten) / Mängel in % (Werte); Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: M. Nyary



Traumwerte mit viel Abstand zum Durchschnitt – der Carina ist ein TÜV-Experte

ıpp für Rechner: Der Toyota Carina bietet Platz für amilie und schont dabei die Brieftasche

ıeräumiger Dauerläufer

▌Wenn es so etwas wie :omobiles Graubrot gibt, ınn ist es der Toyota Carina: ıspruchslos und verlässlich, in Typ ohne technische und ,eschmackliche Highlights, ıber in grundsolider Rezeptur.
Die Stärken der Mittelklasse heißen Verarbeitung und Material-Qualität, die nach Jahren einen Carina noch gut aussehen lassen. Beim Modell ab 92 kommt ein sehr geräumiger Innenraum hinzu. Lob erntet auch der Kofferraum: In die Limousine passen 545 Liter, bei umgelegter Sitzbank sogar 810.
Von der stabilen Sorte sind die Motoren des Japaners. Ab 95 kam der empfehlenswerte und 107 PS starke 1,6-Liter-Benziner. Er war mit 6,5 Litern nicht nur sparsam, er werkte auch leise und kultiviert. Ebenso unauffällig und exakt zu handhaben: das Fünfgang-Getriebe.
Komfortabel ist die Federung abgestimmt, nur bei kurzen Stößen zeigt sie Blößen.
Unterm Strich ist der Carina einer der wenigen Gebrauchtwagenkäufe ohne Risiko.

Modellpflege

1984: Einführung Carina II
1988: Modellüberarbeitung
1992: Einführung Carina E
1993: Kombiversion
1995: Facelift, Fahrerairbag Serie

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Schräg- und Stufenheck, Kombi, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor (auch Diesel), 1587 bis 1998 cm³, 73 bis 129 kW (99 bis 175 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker; hinten Längslenker, Schraubenfedern

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	83,2	74,6	73,5	60,5	67,5	49,5	55,5	40,9	45,5	33,8
leichte Mängel	14,8	20,7	22,4	30,2	26,8	36,5	37,1	40,5	41,9	42,8
erhebliche Mängel	2,0	4,7	4,1	9,3	5,7	14,0	7,4	18,6	12,6	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Toyota Carina (T19):
19 500 DM stehen für den dreijährigen 2.0 mit 126 PS in der Liste, **8500 DM** kostet der siebenjährige 1.6 XLi mit 107 PS

3 bis 7 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- makellose Bremsschläuche

NEGATIV
-
-
-

DAT-Preisempfehlung Toyota Carina (T17):
Die Preise reichen vom neunjährigen 2.0 GLi für **5300 DM** bis zu **1950 DM** für einen elfjährigen 1.6 XL mit 90 PS

9 bis 11 Jahre

POSITIV
- sehr ordentliche Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche

NEGATIV
-
- mangelhafte Bremsleitungen
-

Fahrwerk

In den ersten drei Jahrgängen ist der Rostschutz perfekt, danach fast perfekt. Sehr solide sind auch Antriebswellen und Lenkung. Auch Mängel an der Vorderachse oder Ölverlust sind beim Carina seltener als sonst. Lediglich an der Hinterachse fällt er bei den sieben- und neunjährigen Modellen schlechter auf. Beide Baureihen, E und II, sind betroffen.

Licht

Das Abblendlicht ist viel besser als der Durchschnitt aller geprüften Fahrzeuge eingestellt. Doch die vordere Beleuchtung fällt mit mehr Mängeln als üblich im ersten Prüfjahr auf. Die Rückleuchten sind dagegen nur bei den elfjährigen Modellen auffällig.

Bremsen

Bremstrommeln und -scheiben sind standfest und in allen Jahrgängen deutlich besser als bei einem durchschnittlichen Wagen. Die Bremsschläuche sind bei der gesamten E-Serie makellos, erst bei den IIern ab neun Jahre taucht eine verschwindend niedrige Mängelquote auf, die nicht mal zehn Prozent des Durchschnitts erreicht. An den Bremsleitungen kann es dafür im fünften, siebten und elften Jahr häufiger zu Schäden kommen. Während die Handbremse in keinem Jahr schlechter als der Schnitt getestet wurde, gibt es bei der Wirkung der Fußbremse vorn einen Ausrutscher über den Schnitt durch fünf- und siebenjährige Modelle.

Umwelt

Kraftstoff- und Auspuffanlage schneiden in allen Jahrgängen besser als der Schnitt ab.

Fazit

Der Carina ist wie seine Toyota-Geschwister Starlet und Corolla ein Musterbeispiel für solide Konstruktion. Selbst nach neun Jahren sind noch mehr als die Hälfte aller Fahrzeuge mängelfrei – der Durchschnitt ist dann schon auf 40 Prozent gefallen. Ein gravierender Mangel ist in keinem Jahrgang zu entdecken, auch wenn gelegentlich Einzelwerte schlechter als der Durchschnitt liegen.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

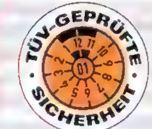
Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,3	0,9
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,9	2,0	3,0	4,1	4,1
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,2	0,3	0,1	0,2	0,2
Licht	Beleuchtungsanlage	6,0	8,8	12,1	17,5	23,0
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,4	1,3	1,7	2,5	3,5
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,5	1,4	2,3	3,7
Umwelt	Auspuffanlage	0,2	1,3	1,3	5,9	7,2

(Zeilen: ıgalter; Skala 5 %, 15 %, 25 %; ıngel in %)

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: M. Nyary

Auto Bild



Glänzender Eins
dreijährige Picni
überdurchschnitt
und fast mängelfi

Wenn ein Avensis Combi zu klein ist und ein Previa zu groß, füllt der Toyota Picnic die Lücke dazwischen

Ohne Bauchschmerzen

Was die Japaner bewogen hat, diesem Fahrzeug den Namen eines ambulanten Essens im Freien mitzugeben, entzieht sich unserer Kenntnis. Nicht aber die Tatsache, dass er im Gegensatz zu den meisten europäischen Minivans mit völliger Problemlosigkeit aufwartet.

Allerdings entbehrt sein Konzept auch jeglicher technischer Leckerbissen. So lässt sich die dritte – serienmäßige – Sitzreihe nicht etwa elegant im Boden versenken, sondern muss mühsam ausgebaut und irgendwo verwahrt werden.

Auch der Antrieb entspricht dem gängigen Schema: Vierzylinder-Benziner, vorn quer, 128 PS, 9,2 Liter Super. Auf Wunsch mit Automatik, keine besonderen Highlights. Der Diesel ist mit Vorsicht zu genießen, er stammt noch aus der vorletzten Generation ohne Direkteinspritzung. Aus steuerträchtigen 2,2 Litern schüttelt er – das ist wörtlich gemeint – magere 90 PS, die mit dem Toyota-typisch solide verarbeiteten Gefährt ihre Not haben.

Charakteristisch für die Marke sind auch das präzise Handling und die beruhigende Straßenlage. Die Ansprüche an die Federung sollten allerdings nicht zu hoch gesteckt werden, schließlich sind die Federn auf 600 Kilo Zuladung ausgelegt und kommen im Leerzustand etwas steifbeinig daher.

Modellpflege

1996: Modelleinführung mit 2,0-l-Benziner, 128 PS
1997: 2,2-l-Diesel mit 90 PS
1999: Sondermodelle Blue- und Silver-Sound

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Großraumlimousine 5-türig
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, 1998 oder 2184 cm³, Leistung 66 oder 94 kW (90 oder 128 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse, Federbeine, Stabilisator

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	84,0	74,6	–	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	14,1	20,7	–	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	1,9	4,7	–	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1



Van-tastisch: Für den Picnic sprechen gute Zuverlässigkeit und Verarbeitung, weniger das Platzangebot

Fahrwerk

Rost ist noch kein Thema. Null Fehler gibt es a an der Vorderachse und beim Lenkungssp Fast mängelfrei und besser als der Schnitt s auch Hinterachse und Antriebswellen. Und selb der häufigste Picnic-Mangel, der Ölverlust, i fünfmal seltener als im Durchschnitt.

Licht

Die vordere Beleuchtung ist schlechter als der Schnitt, alle anderen Mängelwerte sind besser.

Bremsen

Der Picnic bleibt auch in diesem Kapitel ein verlässlicher Prüfling: keine Mängel bei der Wirkung der Handbremse, an der Bremskraftregelung, an Bremsleitungen und -schläuchen. Und die Mängelquote für Bremsscheiben und Fußbremswirkung sind beachtlich besser als beim Durchschnitt der untersuchten Autos.

Umwelt

Null Fehlerpunkte an der Kraftstoffanlage und fast keine Schwächen am Auspuff – sehr gut.

Fazit

Der Toyota Picnic ist bei seiner ersten Hauptuntersuchung ein voller Erfolg. Die Quote der mängelfreien Fahrzeuge wird deutlich überboten, die Zahl der Picnic mit Mängeln ist kleiner als der Durchschnitt. Das passt zur Familie, denn auch Starlet, Corolla und Carina schneiden beim TÜV überdurchschnittlich gut ab.

DAT-Preisempfehlung Toyota Picnic:
Von **21 800 DM** für den 3-jährigen 2.0 l bis **24 700 DM** für das TD-Modell reicht die Preisspanne des Picnic

3 Jahre

POSITIV
- kein Rost
- makellose Bremsleitungen und -schläuche
- zuverlässige Bremsen

NEGATIV
- Mängel an der Beleuchtung vorn

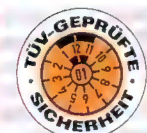
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk			Licht	Bremsen		Umwelt
	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Vorder- und Hinterachse	Lenkungsspiel	Beleuchtungsanlage	Wirkung der Fußbremse	Bremsleitungen und -schläuche	Auspuffanlage
Fahrzeugalter	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11	3 5 7 9 11
Mängel in %	0,0 – – – –	0,1 – – – –	0,0 – – – –	6,1 – – – –	0,2 – – – –	0,0 – – – –	0,1 – – – –

Skala: 25 % – 15 % – 5 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Foto: K. Kirchner



Nicht perfekt, aber im Schnitt sehr gute Ergebnisse mit wenig Schwachstellen

n japanisches Produkt glänzte der Toyota Previa mit nventionellen stilistischen und technischen Lösungen

as Riesen-Raum-Ei

Nur selten weichen Japa- : von bewährten Technik- youts ab. Beim Toyota Previa doch verließen sie das Schema lotor vorne und Frontantrieb. ıtattdessen steckten sie einen ängs eingebauten Mittelmotor nebst angetriebener Hinterachse in ein rundliches Windei. So steht der Previa unverwechselbar da, kämpft aber auch mit funktionellen Nachteilen.

Der Boden etwa liegt wegen des darunter verborgenen Antriebs recht hoch, entsprechend wenig Platz verbleibt für die Passagiere. Bis zu sieben können im Previa reisen, je nach Bestuhlung. Voll besetzt verbleibt edoch kaum Kofferraum hinter 'er letzten Sitzreihe.

Erstaunlicherweise profitiert das Fahrverhalten unter Beladung. Leer ist das große Windei recht anfällig für Seitenwind, auf feuchter Fahrbahn schlägt das sonst agile Lenkverhalten in Kurven leicht in heftiges Wegrutschen der Hinterachse um. Beladen dagegen wird der Previa zahm, und die sonst straffe Federung zeigt erstaunlich hohen Komfort.

Auf den guten Sitzen werden lange Reisen zum Vergnügen, allerdings auch zu einem teuren: Der einzig verfügbare Motor, der Vierzylinder mit 132 PS, genehmigt sich rund elf Liter Super. Dafür verleiht er dem schweren Raumschiff durchaus eine gewisse Dynamik.

Modellpflege

1990: Markteinführung
1991: ABS serienmäßig
1993: Airbag serienmäßig
1994: abgespeckte Basisversion
2000: neue Modellgeneration

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Großraumlimousine 4-türig, Heckklappe, 5 bis 7 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, Hubraum 2438 cm³, Leistung 97 kW (132 PS)
Fahrwerk: Heckantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Längs- und Schräglenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	–	74,6	59,6	60,5	54,2	49,5	50,7	40,9	–	33,8
leichte Mängel	–	20,7	32,7	30,2	35,8	36,5	38,6	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	–	4,7	7,7	9,3	10,0	14,0	10,7	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	–	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,1



Gestylter Van: der Previa mit guter Aerodynamik, aber eingeschränktem Platzangebot wegen des Mittelmotors

Fahrwerk

Rostschutz fast perfekt und in jedem Fall besser als der Durchschnitt. Standfeste Antriebswellen, solide Lenkung, robuste Achsen und geringer Ölverlust – der Previa überzeugt auf ganzer Linie in diesem Prüfkapitel.

Licht

Die Beleuchtung vorn ist ein echter Schwachpunkt, die Mängelquote ist stets höher als der Schnitt. Auch die Rückleuchten werden ab dem siebten Jahr auffällig.

Bremsen

Die Fußbremswirkung vorn erreicht nie das Durchschnittsniveau, vor allem bei Siebenjährigen sind die Mängel offensichtlich. Schlecht sieht auch die Handbremswirkung im fünften Jahr aus. Die einseitige Funktion ist allerdings in allen drei Jahrgängen ein typischer Mangel. Überdurchschnittlich solide sind Bremsleitungen und -schläuche sowie die Bremsscheiben.

Umwelt

Kraftstoff- und Auspuffanlage liegen in allen Jahrgängen unter der durchschnittlichen Mängelquote aller untersuchten Fahrzeuge.

Fazit

Der Previa hinterlässt einen sehr guten Eindruck beim TÜV. Zwar ist bei den fünfjährigen Typen die Quote der Fahrzeuge mit leichten Mängeln erhöht, doch spätestens neunjährige Modelle beweisen echte Langzeitqualität.

DAT-Preisempfehlung Toyota Previa:
Dreijährig kostet der GL mit Klima rund **29 200 DM**, das neunjährige Modell noch **12 500 DM**

5 bis 9 Jahre

POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsleitungen und -schläuche
- stabile Lenkung

NEGATIV
- ungleiche Fußbremse vorn
- mangelhafte Beleuchtung vorn
- einseitig ziehende Handbremse

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

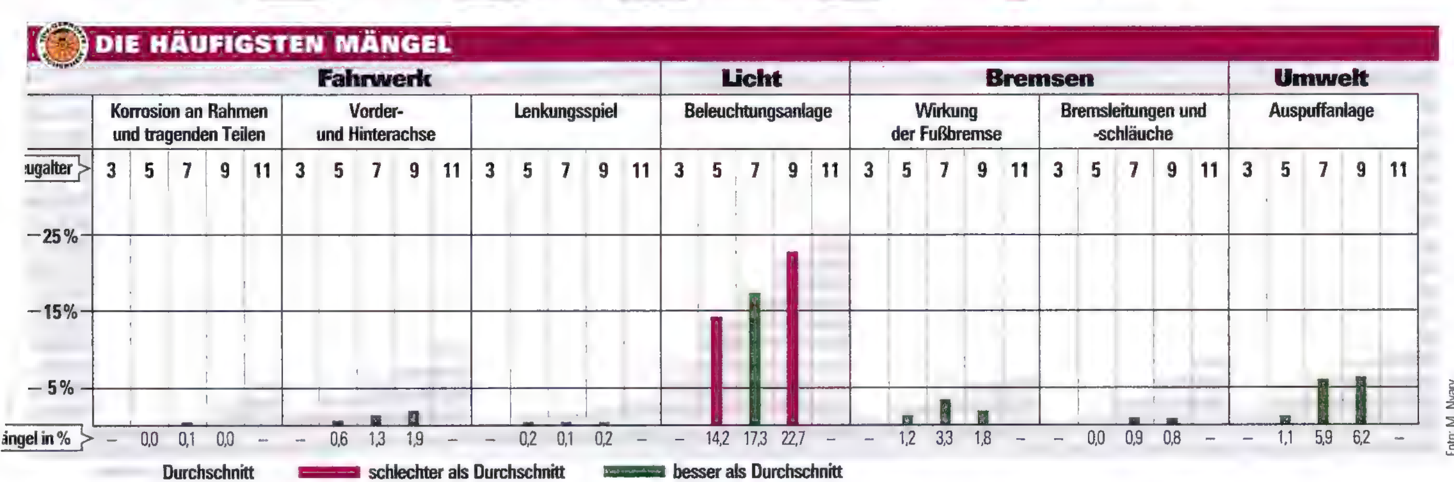
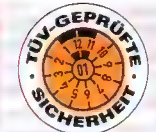


Foto: M. Nyary



Der RAV4 ist fa
ein TÜV-Muster
knabe, zeigt fas
immer gute Wer

Der RAV4 will es allen recht machen – in der Stadt und auf dem Land bei seinem Fahrer kräftig Punkte sammeln

Der Musterknabe

Dass Toyota gute Geländewagen bauen kann, ist bestens bekannt. Doch seit 94 machen die hochbeinigen Kraxler auch in der Stadt eine gute Figur – sofern sie der RAV4-Schriftzug schmückt. Die straffe Federung mag manche stören, die Lastwechselanfälligkeit in Kurven verlangt im Ernstfall ruhiges Blut. Der permanente Allradantrieb garantiert aber für gute Traktion bei Regen und Schnee. Gut motorisiert ist der Offroader mit dem 129 PS starken Benziner, der für einen 0–100-km/h-Sprint binnen 10,1 Sekunden bürgt. Der Verbrauch von 9,1 Liter Super ist gerechtfertigt, wenn man den bei hohen Autos naturgemäß hohen Luftwiderstand berücksichtigt. Eine Schwachstelle ist der Kofferraum – zumindest, wenn die Fondbank nicht umgelegt ist. Wollen oft Passagiere mitfahren, sollte der Fünftürer gewählt werden. Er ist auch auf nasser Fahrbahn berechenbarer und schlägt den kurzen RAV4 in der Disziplin „Geradeauslauf". Das Cabrio ist ein heißer Tipp für heiße Gegenden – Minusgrade sind nichts für das dünne Verdeck. Allen Karosserie-Varianten ist eine solide Verarbeitung gemein, da gibt's kein Klappern oder Quietschen. Doch wirklich glücklich wird nur, wer keine langen Autobahnstrecken abspulen muss, den RAV4 hauptsächlich auf kurzen Touren einsetzt.

Modellpflege

1994: Debüt auf dem Genfer Salon
1995: Vorstellung des Fünftürers
1998: Präsentation des Cabriolets
2000: Modellwechsel

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Geländewagen 3- und 5-türig, Heckklappe, 4 oder 5 Sitze, auch als Cabrio
Motor: 4-Zylinder-Reihenmotor, Hubraum 1998 cm³, Leistung 94 bis 95 kW (128 bis 129 PS)
Fahrwerk: permanenter Allradantrieb, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Längs- und Querlenker

Fahrwerk

Perfekter Korrosionsschutz, kaum Lenku
spiel, wenig Ölverlust, solide Antriebswell
der Offroader für die Stadt überzeugt in fast a
Disziplinen. Nur die Hinterachse zeigt bei c
fünfjährigen Modellen mehr Defekte als d
Durchschnitt aller geprüften Fahrzeuge.

Licht

Noch ein dicker Pluspunkt für den Toyota. In fast allen Disziplin ist er besser als der Durchschnitt. Es hapert nur bei der hinteren Beleuchtung der erstmals geprüften dreijährigen Modelle. Ausgerechnet bei ihnen liegt der Wert fast 30 Prozent schlechter als der Schnitt.

Bremsen

Makellose Bremsleitungen und -schläuche sowie standfeste Bremsscheiben freuen die Fahrer und Prüfer gleichermaßen. Wieder nur eine kleine Schwachstelle: Die Wirkung der Fußbremse hinten wird öfter mal bemängelt.

Umwelt

Nur kleinere Mängel an der Kraftstoffanlage und langlebige Auspuffteile garantieren Bestwerte.

Fazit

Der RAV4 ist fast ein TÜV-Musterknabe. Seine Mängelquote liegt in fast allen Disziplinen unter dem Durchschnitt. Die wenigen Ausreißer einzelner Jahrgänge können den guten Gesamteindruck kaum trüben. Der Toyota beweist, nichts ist unmöglich – auch nicht solide Autos.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	78,7	74,6	74,2	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	18,4	20,7	22,5	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	2,9	4,7	3,3	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1

Mit kurzem Radstand sieht der Toyota RAV4 sportlich aus, die Kunststoff-Flanken schützen vor Kratzern

DAT-Preisempfehlung Toyota RAV4:
Das dreijährige Ocean-Modell kostet bis zu **27 000 DM**, nach fünf Jahren ist ein RAV4 für **14 150 DM** im Handel

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- standfeste Bremsscheiben
- makellose Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
- geringe Beleuchtungsmängel
- Defekte an der Hinterachse

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	–	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,6	2,2	–	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,1	–	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	7,6	9,6	–	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	1,4	1,5	–	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,1	–	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,2	0,9	–	–	–

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt





Schlechter als der Durchschnitt – auch S/V40 mit Ölverlust und Achsdefekten

,esel kommt von Renault, die Plattform teilt er mit Carisma: Echte Schweden sehen anders aus

er Multikulti-Volvo

I Die kleinen Volvo 440/ und deren Nachfolger S/V- waren schon immer etwas ıschwedischer als ihre großen rüder: Überraschend leichtißig im Handling, aber auch veniger solide konstruiert, als lies bei Volvo sonst der Fall ist. In der TÜV-Statistik kassieren sie dafür mehr rote Balken (siehe unten).

Vielleicht liegt es ja am Produktionsort – jenseits von Schweden, mitten in Holland. Hier werden die kleinen Volvo einträchtig neben dem Mitsubishi Carisma gebaut, mit dem die Baureihe S/V40 sogar die Plattform teilt.

Organspenden gibt es auch unter der Motorhaube der kleinen Volvo einige. Hauptsächlich von Renault. Zum Beispiel den lauten Diesel (90 PS, Verbrauch 6,3 l/100 km).

Bei den Benzinern ist der 105 PS kräftige Einstiegsmotor eine Empfehlung: Er begehrt akzeptable 8,5 Liter pro 100 Kilometer, bietet gute Fahrleistungen.

Kaufempfehlung: der Kombi mit 470–1420 Liter Laderaum.

Modellpflege

1988: Markteinführung Volvo 440
1990: Modell 460 (Stufenheck)
1996: Einführung der S/V40
1999: neuer Diesel-Direkteinspritzer mit 95 PS

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Kombi mit Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zyl.-Reihenmotor, (Benzin bzw. Diesel), 1587 bis 1998 cm³, 61 bis 147 kW (82 bis 200 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Starrachse, Panhardstab

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	70,6	74,6	47,7	60,5	42,5	49,5	35,9	40,9	31,9	33,8
leichte Mängel	22,4	20,7	39,2	30,2	38,3	36,5	44,7	40,5	42,3	42,8
erhebliche Mängel	7,0	4,7	13,1	9,3	19,2	14,0	19,4	18,6	25,8	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Volvo S40:
Zwischen **18 600 DM** für einen dreijährigen S40 mit 105 PS und **27 200 DM** für den V40 T4 liegen die Preise

3 Jahre



POSITIV
- kein Rost
- solide Antriebswellen
- makellose Bremsleitungen und -schläuche

NEGATIV
- Defekte an der Vorderachse
- Ölverlust am Antriebsstrang
- verschlissene Bremsscheiben

DAT-Preisempfehlung Volvo 440/460:
Fünfjährige 460 Turbo kosten bis zu **13 400 DM**, elfjährige 440 GL mit 87 PS nur noch **2350 DM**

5 bis 11 Jahre



POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Antriebswellen
- standfeste Bremsschläuche

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Beleuchtung
- Schäden an den Achsen

Fahrwerk

Kein Rost ist beim S/V40, beim Vorgänger 440/460 besser als im Durchschnitt. Das ältere Modell fällt allerdings mit erheblichem Ölverlust und einer schwachen Lenkung in allen vier Altersklassen auf. Auch die Achsen müssen öfter als im Schnitt beanstandet werden. Ölverlust und Vorderachs-Defekte sind auch beim Nachfolger überdurchschnittlich schlecht.



Kein Kombi-Raumwunder, doch optisch gut gelungen: der Volvo V40

Licht

Die Einstellung des Abblendlichts, vordere und hintere Beleuchtung – am 440/460 lässt die TÜV-Prüfung kein gutes Haar. Der S/V40 ist nur vorne schlechter als der Schnitt.

Bremsen

Bremsscheiben und Handbremse zählen zu den Mängelhäufigkeiten des 440/460. Auch die Wirkung der Fußbremse lässt meist zu wünschen übrig, erreicht aber bei den Elfjährigen wieder Durchschnittsniveau. Verschlissene Bremsscheiben auch beim S/V40 und ebenfalls eine unzureichende Wirkung von Fuß- und Handbremse.

Umwelt

Der 440/460 fällt durch seine Mängelquote am Auspuff bei den fünf- bis neunjährigen Fahrzeugen auf. Der S/V40 ist deutlich besser als der Schnitt.

Fazit

Der S/V40 sollte solide sein, doch er schafft den Durchschnitt der mängelfreien Fahrzeuge wegen der Defekte an der Vorderachse und den Bremswerten nicht. Der 440/460 ist erheblich schlechter als der Schnitt und fällt besonders durch die hohe Fahrzeugzahl mit erheblichen Mängeln auf.

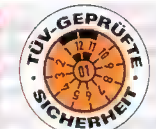
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,2	0,9
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	5,3	5,9	8,9	11,5	11,3
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,3	4,0	2,8	2,5	3,8
Licht	Beleuchtungsanlage	8,6	28,0	25,2	27,0	26,4
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	2,0	2,1	6,2	6,0	6,4
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,0	0,9	1,9	3,2	4,8
Umwelt	Auspuffanlage	0,2	7,1	8,8	10,8	8,7

(Zeilen: Fahrzeugalter; Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %)

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt





Solider Schwe
ohne Schwäch
nur das Licht fä
öfter mal düster

Fahrwerk

Makelloses Blech und geringes Lenkung:
gehören zu den Stärken des Schweden. U
durchschnittlich schlecht schneiden allerd.
die Antriebswellen und die Vorderachse ab.



Eigenständiges Design: Volvo 850

Licht

Ausgerechnet das Auto-Nordlicht schneidet schlecht ab: Vordere und hintere Beleuchtung werden in allen Jahrgängen teilweise deutlich über dem Schnitt bemängelt.

Bremsen

Nahezu perfekte Bremsleitungen und in allen übrigen Bremsentests ebenfalls überdurchschnittlich gute Ergebnisse für den Volvo.

Umwelt

Kaum Ärger am Tank und solide Auspuffanlagen beweisen schwedischen Qualitätsstahl.

Fazit

Kaum gravierende Schwachstellen machen Versäumnisse in der Beleuchtung und an der Vorderachse besonders ärgerlich.

Nichts gegen neue Volvo. Aber die letzte scharfe Kante schmückt 850 und S70 – und dafür schätzt man sie

Der letzte Wikinger

Volvo-Fahrer sind Hut-Träger, so will es ein altes Vorurteil. Warum der 850 und sein Nachfolger S70, als Kombi V70 genannt, langsam Kult-Status erlangen? Vielleicht, weil sie mit ihrem Design so unangepasst eigenartig sind, selbst im Innenraum: Die Kante dominiert das Cockpit, die Verarbeitung ist so robust, wie sie Volvo schon seit Jahrzehnten nachgesagt wird. Antiquiert wirkt nach heutigem Stand der Technik das schwammige Fahrwerk: Der große Volvo untersteuert ungeniert, tröstend sind dafür der tadellose Geradeauslauf und die leichtgängige Servolenkung. Dass große Autos auch einen kleinen Laderaum haben können, beweist der Kofferraum im Schweden: Gerade 445 Liter schluckt das Heck der Limousine, fünf Liter mehr als das des Kombi.

Vielfältig ist die Motorenauswahl: Die starken Maschinen mit bis zu 250 PS waren nie so beliebt wie die Basismodelle. Lediglich 8,9 Liter Super verlangt der Fünfzylinder im 126 PS starken Schweden, der immerhin 1370 Kilo auf die Waage bringt.

Das klärt noch nicht, weshalb der Volvo zum Kult wird. Die Lösung kommt aus Amerika – wo man viele junge Leute mit Kappen in kantigen Volvo sieht. Und Baseball-Kappen sind ja auch Hüte.

Modellpflege

1991: Markteinführung des 850
1993: Vorstellung des Kombi
1995: Doppel- und Seitenairbags für alle Modelle Serie
1996: Facelift, ab jetzt heißen die Limousinen S70, die Kombis V70

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Kombi mit Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 5-Zylinder-Reihenmotor (Benzin oder Diesel), Hubraum 1984 bis 2461 cm³, Leistung 93 bis 184 kW (126 bis 250 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse, Längs- und Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	73,8	74,6	62,1	60,5	58,0	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	21,9	20,7	29,4	30,2	33,0	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	4,3	4,7	8,5	9,3	9,0	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,1

Der kleine Kofferraum der Limousine machte den Volvo 850 als Kombi und den V70 attraktiv

DAT-Preisempfehlung Volvo 850:
Dreijährige 850-T-5R-Kombis kosten bis zu **41 400 DM**, siebenjährig steht ein 2.5 GLT für **13 900 DM** in der List

3 bis 7 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Bremsen
- langlebige Auspuffanlage

NEGATIV
-
- Defekte an der Vorderachse
- Mängel in der Beleuchtung

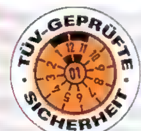
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	–	–
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,6	6,5	7,1	–	–
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,2	0,1	0,3	–	–
Licht	Beleuchtungsanlage	11,2	14,4	18,5	–	–
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,9	1,5	2,4	–	–
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,2	0,4	–	–
Umwelt	Auspuffanlage	0,2	0,7	1,9	–	–

Fahrzeugalter / Mängel in % — Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt





Ab dem siebten Jahr besser als der Schnitt – typische Mängel an Auspuff, Handbremse

oßen Volvo-Schiffe zählten schon zu ihrer Hoch-Zeit zu den Rennern und sind langsam selten zu sehen

lte Schweden

l Ecken, Kanten und Charter – so zeigte sich Volvo mit n Schiffen der Reihen 940-0/740-760. Die Schweden waren nützliche Exoten: Der Komi transportiert bis zu 860 Liter, weshalb heute schwedische Raumschiffe ohne deutliche Alltagsspuren im Laderaum recht selten sind.

Unter der schweren Motorhaube erfreut der hörbar nagelnde 115-PS-Diesel zumindest die Brieftasche. Er ist zwar nicht besonders durchzugsstark, trinkt aber mit zirka neun Litern auch nicht so viel wie der 115 PS kräftige Benziner. Kombiniert mit dem spürbar schaltenden Automatik-Getriebe saugt der Vierzylinder bis zu 13 Liter aus dem Tank.

Der Lohn für die Kosten: Ein geräumiges, komfortables Fahrzeug mit hervorragender Verarbeitung. Türen wie ein Banktresor, Karosseriebleche wie ein Panzer – Rost wird hier selten gesehen. Wie ein Panzer fährt der 7er, weshalb die agileren 9er bei der Gebrauchtwagensuche auf dem Zettel stehen sollten.

Modellpflege

1990: Marktkteinführung der 900er
1994: leichtes Facelift für den 960er
1995: neuer 2,5-l-Motor mit sechs Zylindern

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig, Kombi mit Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4- oder 6-Zylinder-Reihenmotor (Benzin bzw. Diesel), 1986 bis 2922 cm³, 80 bis 150 kW (109 bis 204 PS)
Fahrwerk: Hinterradantrieb; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Starrachse

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	67,0	74,6	60,3	60,5	50,8	49,5	45,9	40,9	34,7	33,8
leichte Mängel	28,4	20,7	33,0	30,2	41,1	36,5	39,9	40,5	45,1	42,8
erhebliche Mängel	4,6	4,7	6,7	9,3	8,1	14,0	14,1	18,6	20,2	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung Volvo 940/960:
25 400 DM für dreijährige 940 Turbo und **8000 DM** für die neunjährigen GL-Limousinen gibt die Liste an

3 bis 9 Jahre



POSITIV
- perfekter Rostschutz
- solide Antriebswellen
- standfeste Bremsleitungen

NEGATIV
- mangelhafte Beleuchtung
- einseitig ziehende Handbremse
- Auspuffschäden

DAT-Preisempfehlung Volvo 740/760:
Bei elfjährigen variieren die Preise von **3300 DM** für einen 740 GL und **7750 DM** für den 760 GLE Kombi mit Automatik

11 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- solide Antriebswellen
- standfeste Bremsleitungen

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Beleuchtung
- einseitig ziehende Handbremse

Fahrwerk

Null Fehler im Rostschutz beim 940/960, und auch am 740/760 kaum nennenswerte Mängel. Dafür gibt es am Vorgänger mehr Defekte an der Vorderachse als üblich, die Lenkung zeigt Schwächen, und der Ölverlust ist riesig. Der jüngere Kandidat zeichnet ein unheitliches Bild, nur Neunjährige fallen vermehrt mit Vorderachsdefekten und schwacher Lenkung auf.



Container-Schiff auf Rädern: der geräumige Volvo 960 Kombi

Licht

Scheinwerfer, Rückleuchten und Blinker sind beim 740/760 stets schlechter als der Schnitt. Bei der vorderen Beleuchtung ist der 940/960 keinen Deut besser, doch an den Rückleuchten sind nur die Drei- und Fünfjährigen schlechter.

Bremsen

Den Test der Bremsanlage besteht der junge Volvo mit solidem Ergebnis. Nur die Handbremse fällt durch ihre schlechte Wirkung und einseitige Funktion stärker auf. Die übrigen Mängelwerte sind besser als der Durchschnitt. Die einseitige Funktion der Handbremse ist auch beim 740/760 eine typische Schwäche. Sonst beweist auch das alte Modell Stärke.

Umwelt

Der Auspuff ist die einzige Schwachstelle, ab dem fünften Jahr ist die Mängelquote höher als beim Durchschnitt aller geprüften Autos.

Fazit

Der 940/960 zeigt im Alter seine Qualität. Erst ab dem siebten Jahr ist er öfter mängelfrei als der Durchschnitt. Jüngere Kandidaten haben zwar häufiger, aber nur leichte Mängel.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,6	3,1	4,7	7,6	10,1
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,0	0,5	1,0	2,1	3,8
Licht	Beleuchtungsanlage	14,2	16,8	17,6	19,1	26,0
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,5	0,7	1,7	2,3	3,2
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,3	0,9	3,4	5,2
Umwelt	Auspuffanlage	1,1	5,2	7,7	10,1	12,3

Jahrgalter; Mängel in %; Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt



Er gilt als der Mercedes unter den Kleinwagen. Was aber nicht heißt, dass der Polo mängelfrei wär

Die Patzer des Polo

Von einem Volkswagen erwarten die Kunden absolute Zuverlässigkeit. Zu Recht, schließlich liegen auch die Preise am oberen Level. Gerade der Polo aber bietet ein sehr breites Spektrum möglicher Pannen. Beiden Generationen gemein sind undichte Wasserpumpen oder mangels Wartung reißende Zahnriemen.

Auch die Lichtmaschinen versagen öfter als nötig, dazu kommt häufig Ärger mit den Keilriemen. Die 94 eingeführte letzte Generation fällt zudem mit defekten Kupplungen auf, außerdem mit undichten Servolenkungen, die es vor 94 gar nicht gab. Weil auch die Sicherheitsausrüstung im neuen Polo überzeugender ausfällt, möchten wir den alten eigentlich gar nicht mehr empfehlen.

Das jüngere Modell ist außerdem viertürig zu haben und wesentlich geräumiger, abgesehen vom nach wie vor knappen Kofferraum. Kauf-Tipp: 1.4i, 60 PS (6,3 l S). Diesel spielen dagegen keine Rolle, ein attraktiver TDI ist erst seit 99 im Programm.

Modellpflege

1974: Modelleinführung
1981: Modellwechsel
1991: Facelift (Rechtecklampen)
1994: Modellwechsel auf Typ 6N
1997: Vorstellung Polo Variant
1999: Facelift

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 2- oder 4-türig, Fließ-, Steil- oder Stufenheck, auch Kombi, 5 Sitze
Motor: 4-Zylinder, 999 bis 1896 cm³, 33 bis 88 kW (45 bis 120 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Querlenker; hinten Verbundlenkerachse

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre Typ	3 Jahre Ø	5 Jahre Typ	5 Jahre Ø	7 Jahre Typ	7 Jahre Ø	9 Jahre Typ	9 Jahre Ø	11 Jahre Typ	11 Jahre Ø
ohne Mängel	75,8	74,6	63,0	60,5	44,9	49,5	41,1	40,9	32,3	33,8
leichte Mängel	20,1	20,7	28,3	30,2	39,3	36,5	41,4	40,5	46,7	42,8
erhebliche Mängel	4,1	4,7	8,7	9,3	15,8	14,0	17,5	18,6	21,0	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung VW Polo (6N):
Das dreijährige 16V-Modell steht für rund **18 000 DM** in der Liste, fünfjährig kostet ein Fox mit 45 PS **9300 DM**

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsschläuche

NEGATIV
- fehlerhafte Bremskraftregelung
- verschlissene Bremsscheiben
- Auspuffschäden

DAT-Preisempfehlung VW Polo (86C):
Siebenjährige G40 mit 113 PS kosten bis zu **7750 DM**, elfjährig liegt ein Polo CL mit 75 PS bei **1600 DM**

7 bis 11 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsscheiben

NEGATIV
- Ölverlust am Antriebsstrang
- mangelhafte Bremsleitungen und -schläuche
- defekte Vorderachse

Junge überdu
schnittlich gut,
Ölverlust und d
Bremsschläuch

Fahrwerk

Der Rostschutz bei jungen Polo ist makellos, nur Durchschnitt. Ältere Kandidaten habe paar Mängelprozente – nicht perfekt und d besser als der Durchschnitt. Ärger gibt es den sieben- bis elfjährigen Polo aber an der V derachse, die ältesten Typen zeigen Ölverlu und schadhafte Antriebswellen. Die drei- bi fünfjährigen sind stets überdurchschnittlich gut.



Eigentlich ein Seat: Der Polo Variant kam einst als Cordoba Vario zur Welt

Licht

Die Rückleuchten der drei- und sieben- bis elfjährigen Modelle sind schlechter als der Schnitt.

Bremsen

Bremsschläuche und -leitungen der älteren Polo-Serie sind schlechter als der Schnitt. Die Mängelquote ist teilweise mehr als doppelt so hoch. Ebenfalls unzureichend ist die Fußbremswirkung der siebenjährigen Kandidaten. Sonst sind die alten Polo aber bremsstark. Der Nachfolger macht auch einen guten Eindruck. Nur die Bremskraftregelung ist auffällig schlecht und der Zustand der Bremsscheiben oft mangelhaft.

Umwelt

Überdurchschnittlicher Verschleiß am Auspuff findet sich an beiden Polo-Generationen. Mängel an der Kraftstoffanlage nur bei älteren Typen.

Fazit

Die drei- und fünfjährigen Polo sind erste Wahl und überdurchschnittlich oft mängelfrei. Aber auch die alte Serie ist zäh, bei den neunjährigen Modellen wird der Schnitt der mängelfreien Typen sogar noch übertroffen, und verkehrsunsicher ist auch elfjährig kein Polo gewesen.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Mängel in % nach Fahrzeugalter

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,1	0,3	1,3
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	0,5	1,7	6,4	7,7	9,7
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,1	0,4	0,5	0,7
Licht	Beleuchtungsanlage	7,1	10,1	17,3	19,0	25,6
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,7	1,3	4,4	3,9	5,3
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,1	0,7	11,1	13,2	15,9
Umwelt	Auspuffanlage	2,0	5,9	8,2	9,0	9,5

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Fotos: M. M...



…neration Golf zeigt Schwächen. Der jüngste Jahrgang …cht automatisch der beste. López lässt grüßen …

…ratzer am Lack

…Volkswagen schafft mit …n Golf gleich mehrere Kunst…cke: Draußen wird er länger …d drinnen nicht größer; er …nießt beim TÜV den Ruf des …nzerstörbaren und steht doch …ft in der Werkstatt.

In der Praxis sieht es so aus, dass ein rund zwölf Jahre alter Golf der zweiten Generation ein kaum höheres Reparaturrisiko darstellt als ein achtjähriger Golf III. Weil auch Platzangebot und Fahreigenschaften stimmen, kann ein gepflegter Golf II heute noch eine besonders preiswerte Empfehlung sein. Bei der nächsten Generation war eigentlich nur die Sicherheit besser, als erster Kompakter erhielt er Ende 92 einen Satz Airbags.

Die Fehler jedoch blieben, neue kamen hinzu: Zahnriemen-Ärger bei den TDI, dazu gebrochene Auspuffgelenke und jede Menge Klapperkram – man kennt das als Lopèz-Effekt. Außerdem wunderten sich viele Kunden über den gestiegenen Verbrauch. So bleibt als größtes Rätsel des Golf: Warum wird er trotzdem so oft gekauft?

Modellpflege

1974: Modellstart in Deutschland
1983: Wechsel auf den Golf II
1991: Wechsel auf den Golf III
1993: Einführung Variant und Cabrio
1997: Wechsel auf den Golf IV

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine, Kombi oder Cabrio
Motor: 4- oder 6-Zylinder-Motor, 1272 bis 2861 cm³, 40 bis 140 kW (54 bis 190 PS)
Fahrwerk: vorn Federbeine, Querlenker; hinten Verbundlenkerachse, Federbeine; Front-, auch Allradantrieb

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
…hne Mängel	73,9	74,6	60,6	60,5	52,4	49,5	38,0	40,9	32,9	33,8
…eichte Mängel	22,3	20,7	30,4	30,2	34,5	36,5	42,0	40,5	43,6	42,8
…erhebliche Mängel	3,8	4,7	9,0	9,3	13,1	14,0	20,0	18,6	23,4	23,3
…verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

DAT-Preisempfehlung VW Golf III:
Dreijährige VR6 syncro stehen mit bis zu 25 100 DM in der Liste, für 7400 DM gibt es einen siebenjährigen 1.4 CL

3 bis 7 Jahre



POSITIV
- fast perfekte Rostvorsorge
- solide Lenkung
- standfeste Bremsleitungen

NEGATIV
- Defekte an der Hinterachse
- mangelhafte Bremskraftregelung
- defekte Bremsschläuche

DAT-Preisempfehlung VW Golf II:
Bei 6300 DM liegt der Preis für einen neunjährigen G60 syncro, mit 1500 DM steht ein elfjähriger CL in der Liste

9 bis 11 Jahre



POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- standfeste Bremsscheiben
- solide Bremsleitungen

NEGATIV
- Defekte an der Hinterachse
- mangelhafte Bremskraftregelung
- defekte Bremsschläuche

Golf III ist insgesamt überdurchschnittlich, Golf II zeigt altersbedingt mehr Schwachstellen

Fahrwerk

Vorbildliche Rostvorsorge – trotz einer winzigen Mängelquote ab dem fünften Jahr. Ausgeprägt sind Mängel an der Hinterachse, der Wert ist stets überdurchschnittlich. Bei elfjährigen Golf II fallen zudem defekte Antriebswellen und Defekte an der Vorderachse auf. In diesen Kapiteln sowie an Lenkung und Antriebszustand schneidet der Golf III deutlich besser ab.



Golf III mit Rucksack: VW Vento. Auf Golf-II-Basis hieß er noch Jetta

Licht

Die vordere Beleuchtung ist nur für drei-, neun- und elfjährige Golf ein Problem. Hinten leuchten aber alle Jahrgänge des Verkaufsbestsellers schlechter als der Durchschnitt.

Bremsen

Die Fußbremse wirkt hinten schlechter als andere, die Bremsschläuche sind mangelhafter als der Durchschnitt, und die Bremskraftregelung lässt bei Golf II und III grundsätzlich zu wünschen übrig. Dafür sind die verschleißanfälligen Bremsscheiben stets etwas besser als der Schnitt aller untersuchten Autos.

Umwelt

An der Kraftstoffanlage gibt es selten etwas zu bemängeln. Doch der Auspuff ist bei den fünf-, neun- und elfjährigen Kandidaten auffällig.

Fazit

Mehr als 400 000 Golf III hat der TÜV geprüft – meist mit überdurchschnittlich gutem Ergebnis. Da können die mehr als 130 000 untersuchten IIer nicht mithalten. Sie schneiden schlechter als der Durchschnitt ab und wurden teilweise sogar verkehrsunsicher beim TÜV vorgestellt.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,1	0,2	0,6
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,4	3,6	7,1	8,6	11,9
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,1	0,1	0,3	1,2	3,0
Licht	Beleuchtungsanlage	8,8	12,8	15,8	22,8	25,4
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,9	2,9	4,8	5,7	5,5
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,3	1,7	3,5	11,5	13,1
Umwelt	Auspuffanlage	1,5	5,5	6,3	9,9	11,5

…galter (Jahre) / …ngel in % — Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt · schlechter als Durchschnitt · besser als Durchschnitt

Fotos: D. Fortmann, M. Nyary





Durchschnittli
Ergebnisse für
Familienkombi,
Modell etwas b

Genügsam, gehorsam, gefällig: Der Passat ist ein bescheidenes Familienmitglied ohne Star-Allüren

Freund des Hauses

Der Passat hat viele Seiten: Er macht als Vertreterfahrzeug für Berufsfahrer eine gute Figur (gerne als Kombi), tarnt Zivilstreifen (meist als Limousine) und befördert Kinder in die Schule. Womit wir schon bei den Karosserie-Varianten sind: Der klassische Passat ist für viele der geräumige Kombi, die Limousine ist mehr eine Ausnahmeerscheinung am Gebrauchtwagenmarkt. Robuste Stoffe, stabile Tapezierungen und gute Verarbeitung lassen den Volkswagen zumindest optisch nur langsam altern.

Unaufgeregt auch das Eigenlenkverhalten: Um den braven Wolfsburger zum Untersteuern zu bringen, müssen Kurven schon sehr flink gefahren werden. Mit einem der spritzigen TDI-Motoren ist das auch nicht schwer: Der 90-PS-Selbstzünder gönnt sich laut Werksangabe 5,4 Liter Diesel.

Für Passat-Aspiranten wichtig: Das neue Modell wird die Gebrauchtwagen-Preise kräftig drücken und für ein gutes Angebot am Markt sorgen.

Modellpflege

1973: Modelleinführung
1988: nächste Modellgeneration mit Quermotoren (ohne Kühlergrill)
1993: Modellüberarbeitung, ABS und Doppelairbag serienmäßig
1996: Wechsel auf aktuelle Baureihe

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Limousine 4-türig oder Kombi mit Heckklappe, 5 Sitze
Motor: 4-Zyl.-Reihen- oder 6-Zyl.-V-Motor, 1595 bis 2861 cm³, 50 bis 135 kW (68 bis 184 PS)
Fahrwerk: Front- oder Allradantrieb, vo. Einzelradaufhängung, hi. Verbundlenker

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	79,4	74,6	56,1	60,5	44,8	49,5	38,6	40,9	34,7	33,8
leichte Mängel	16,6	20,7	35,3	30,2	40,4	36,5	42,5	40,5	43,4	42,8
erhebliche Mängel	4,0	4,7	8,6	9,3	14,8	14,0	18,9	18,6	21,9	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1

DAT-Preisempfehlung VW Passat (3B):
Die Preisspanne bei den Dreijährigen reicht von **20 500 DM** für den 1.6 bis zu **31 600 DM** für den VR6 syncro

3 Jahre



POSITIV
- perfekte Rostvorsorge
- gute Wirkung der Fußbremse vorn und hinten
- ordentliche Handbremse

NEGATIV
- Mängel an der Vorderachse
- defekte Antriebswellen
- verschlissene Bremsscheiben

DAT-Preisempfehlung VW Passat (35I):
Fünfjährig kostet ein VR6 mit 184 PS bis zu **21 000 DM**, elfjährig die CL-Limousine noch rund **2000 DM**

5 bis 11 Jahre

POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- gute Wirkung der Fußbremse vorn
-

NEGATIV
- mangelhafte Bremsschläuche
- schlechte Wirkung der Fußbremse hinten
- Mängel an der Radaufhängung

Fahrwerk

Perfekter Korrosionsschutz beim neuen guter Schutz beim alten Passat schaffen trauen ins Blech. Das ist nötig, denn der ju Kandidat schwächelt in den Kapiteln Antrie wellen, Lenkungsspiel und Vorderachse. Die Mängel kennt auch der Vorläufer, aber oft er ab neunjährigen Modellen. Defekte der Hinter achse zeigen alle Jahrgänge des Vormodells.



Wer Passat sagt, meint den Kombi. Limousinen sind eher die Ausnahme

Licht

Während der neuere Passat das Lichtkapitel strahlend absolviert, zeigt der alte vor allem an der vorderen und hinteren Beleuchtung ernste Mängel. In Sachen Blinker hat der Nachkömmling nichts dazugelernt. Er schneidet schlechter als der Durchschnitt ab.

Bremsen

Nur die Bremsscheiben fallen bei dreijährigen Passat überdurchschnittlich negativ auf. Da hat der alte VW leider mehr zu bieten: Fußbremse hinten, Handbremse, Bremskraftregler und Bremsschläuche schneiden teilweise viel schlechter als der Durchschnitt ab. Selbst die Bremsleitungen sind bei sieben- bis elfjährigen Kandidaten erheblich schlechter als im Schnitt.

Umwelt

Mängel an der Kraftstoffanlage sind selten. Die Auspuffanlage zeigt durchschnittliche Qualität.

Fazit

Der VW Passat ist ein beliebtes Auto, obwohl er nicht mängelfrei ist. Allerdings werden oft noch durchschnittliche Ergebnisse erreicht.

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

Bereich	Mangel	3	5	7	9	11
Fahrwerk	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	0,0	0,0	0,1	0,2	0,4
Fahrwerk	Vorder- und Hinterachse	1,5	3,9	7,0	8,4	13,4
Fahrwerk	Lenkungsspiel	0,9	0,5	0,7	0,7	1,8
Licht	Beleuchtungsanlage	5,3	17,7	21,1	21,9	22,3
Bremsen	Wirkung der Fußbremse	0,5	2,5	5,9	6,3	5,9
Bremsen	Bremsleitungen und -schläuche	0,3	1,0	5,4	8,7	10,2
Umwelt	Auspuffanlage	0,2	6,0	7,2	7,8	9,3

Fahrzeugalter; Mängel in %; 25 %; 15 %; 5 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt



Gravierende Mängel bei Bremsen und Licht, nur Rost ist praktisch kein Thema

ıauf Sportwagen, aber zu wenig Geld für einen Porsche?
iese Zielgruppe war der VW Corrado adressiert

ollgas-Volkswagen

■ Sein (Produktions-)Leben: rz und heftig. Nur sieben Jah- besetzte der Corrado neben em Scirocco die Sport-Schiene n Volkswagen-Programm. Sei- ıe Freunde schätzten das zart untersteuernde Eigenlenkverhalten, den selbsttätig ausfahrenden Heckspoiler und das 190 PS starke VR6-Aggregat im Top-Modell, ergänzt mit einem exakt schaltbaren Getriebe.

Bekam der Corrado-Lenker Nachwuchs, zeigten auch der Fondraum und die umlegbare Heckbank ein Herz für Platzbedarf. Bis zu 810 Liter Gepäck passen in das Gepäckıbteil mit der hohen Lade-ante – zumindest, wenn die ank umgelegt ist.

Ausgezeichneten Seitenhalt bieten die stark konturierten Sitze, in denen auch Langstrecken mühe- und schmerzlos abgespult werden können.

Scirocco- und Corrado-Aspiranten sollten sich ihren gebrauchten Traum dennoch gut ansehen – kaum ein anderes Auto erfreute sich bei Freizeit-Tunern höherer Beliebtheit.

Das Original-Fahrwerk ist straff, aber kein Bandscheiben-Killer; nachgerüstete Federn und Dämpfer sind meist auch ein Zeichen der Fahrweise des Vorbesitzers. Denn auch wenn der Corrado sportlich aussieht, eines ist er mit Sicherheit nicht: ein Puristen-Fahrzeug mit Alltags-Einschränkung.

Modellpflege

1974: Modelleinführung des Scirocco
1981: Modellüberarbeitung
1988: Einführung des Corrado
1991: Anlauf Corrado VR6
1992: Einstellung Scirocco, Anlauf Corrado 16V
1995: Einstellung Corrado

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Coupé 2-türig, Heckklappe, 4 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihen- oder 6-Zylinder-V-Motor, Hubraum 1576 bis 2861 cm³, Leistung 55 bis 140 kW (75 bis 190 PS)
Fahrwerk: Frontantrieb, vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse, Federbeine, Stabilisator

Fahrwerk

Bis auf die sehr ordentliche Rostvorsorge gibt das Fahrwerk manche Schwäche preis: Das betrifft vor allem die strapazierte Vorderachse, die dem Golf II entlehnt wurde. Besonders ab dem neunten Jahr zeigt die Mängelkurve steil nach oben. Der Ölverlust lässt kurioserweise im Alter nach – vermutlich wurde dann bereits erfolgreich abgedichtet. Und auch klackernde Antriebswellen sind eine typische Schwäche.

Licht

Defekte an der vorderen Beleuchtung sind in allen Jahrgängen weit überdurchschnittlich zu beklagen. Ähnlich dramatisch sieht die TÜV-Beanstandungsquote bei den Blinkern aus.

Bremsen

Ein rotes Kapitel: überdurchschnittlich viele Mängel an der Handbremse und dem Bremskraftregler, an den Bremsschläuchen und Bremsscheiben.

Umwelt

Der Tank fällt im Gegensatz zum Vorgänger Scirocco selten auf. Dafür ist die Auspuffanlage fast doppelt so häufig mangelhaft wie der Durchschnitt aller TÜV-geprüften Autos.

Fazit

Das Coupé kann in wichtigen Kapiteln wie Bremsen, Licht und Abgas nicht überzeugen. Die Mängelquote liegt weit über dem Schnitt und zeigt typische Schwachstellen auf.

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	–	74,6	–	60,5	44,6	49,5	35,1	40,9	31,9	33,8
leichte Mängel	–	20,7	–	30,2	40,4	36,5	38,4	40,5	36,9	42,8
erhebliche Mängel	–	4,7	–	9,3	15,0	14,0	26,4	18,6	31,2	23,3
verkehrsunsicher	–	0,0	–	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1

ɔer Volkswagen Corrado ist ɛr letzte Sportwagen von VW, ıach seinem Auslaufen 1995 vurde er nicht ersetzt

DAT-Preisempfehlung VW Corrado:
Siebenjährig kostet der VR6 Exclusiv **11 100 DM**, elfjährig ist ein G60 mit 160 PS für **4350 DM** zu haben

7 bis 11 Jahre

POSITIV
- ordentliche Rostvorsorge
- standfeste Bremsleitungen
- solide Lenkung

NEGATIV
- Defekte an der vorderen Beleuchtung
- mangelhafte Bremskraftregler
- schadhafte Auspuffanlagen

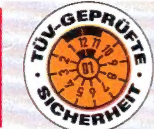
DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk: Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Fahrwerk: Vorder- und Hinterachse	Fahrwerk: Lenkungsspiel	Licht: Beleuchtungsanlage	Bremsen: Wirkung der Fußbremse	Bremsen: Bremsleitungen und -schläuche	Umwelt: Auspuffanlage
3 Jahre	–	–	–	–	–	–	–
5 Jahre	–	–	–	–	–	–	–
7 Jahre	0,0	6,6	0,3	21,8	2,1	3,7	6,9
9 Jahre	0,2	8,6	0,5	23,5	3,2	5,9	14,9
11 Jahre	0,5	14,3	0,9	24,0	4,0	8,1	17,7

Mängel in % (Alter 3, 5, 7, 9, 11); Skala: 5 %, 15 %, 25 %

Durchschnitt — schlechter als Durchschnitt — besser als Durchschnitt

Foto: M. Nyary



Schlechter als d
Durchschnitt –
besonders anfäll
ist die Lenkung

Trotz hoher Spritpreise – Großraumlimousinen sind gefragt. Marktführer ist seit fünf Jahren der VW Sharan

Viel Platz für Probleme

Junge Familien mögen solche Autos. Weil sich problemlos Kinderwagen und Pamperskartons einladen lassen.

Das geht mit normalen Kombis zwar auch, aber darin sitzt es sich nicht so übersichtlich hoch, und mehr als fünf Personen können meist nicht mitfahren.

Im Sharan allerdings auch nicht, wenn der Vorbesitzer nicht die aufpreispflichtigen Stühle für die dritte Reihe geordert hat – ab Werk bringt der Familien-VW nur fünf Sitze mit. Die allerdings sind sehr bequem und machen auch Langstrecken erträglich – wie auch das Fahrwerk in bester VW-Tradition einen guten Kompromiss zwischen Komfort und Sicherheit findet. Dafür ist die Verarbeitung für einen VW miserabel, wie permanentes Geklapper und abfallende Verkleidungen beweisen.

Auch die Motorenauswahl findet nicht nur Beifall. Gesucht und teuer sind die beiden TDI (90 und 110 PS, 6,5 l), deren knurriger Lauf im Sharan aber mehr auffällt als in den Limousinen des Hauses. Die meiste Verbreitung genießt der Zweiliter (115 PS, 9,9 l S), der aber hinsichtlich seiner Laufruhe dem ähnlichen Motor im baugleichen Ford Galaxy unterlegen ist.

Das Kölner Pendant gilt auch aus preislichen Gründen als der bessere Sharan – es ist stets ein bis zwei Tausender billiger.

Modellpflege

1995: Markteinführung (baugleich mit Ford Galaxy und Seat Alhambra)
1996: Einführung Sharan VR6 4x4
1997: Einführung TDI mit 81 kW
1998: Einführung 1.8 T mit 150 PS
2000: Modellüberarbeitung

Technische Daten in Kürze

Aufbau: Großraumlimousine 4-türig, Heckklappe, 5 oder 7 Sitze
Motor: 4-Zylinder-Reihen- (Benziner oder Diesel) oder 6-Zylinder-V-Motor, Hubraum 1896 bis 2792 cm^3, Leistung 66 bis 128 kW (90 bis 174 PS), Frontantrieb
Fahrwerk: Front-, auch Allradantr.; vorn Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator; hinten Verbundlenkerachse, Federbeine, Stabilisator

MÄNGELEINTEILUNG

nach Typ und Altersklassen im Vergleich zum Durchschnitt (in Prozent)

Alter	3 Jahre		5 Jahre		7 Jahre		9 Jahre		11 Jahre	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
ohne Mängel	67,7	74,6	65,7	60,5	–	49,5	–	40,9	–	33,8
leichte Mängel	22,7	20,7	22,6	30,2	–	36,5	–	40,5	–	42,8
erhebliche Mängel	9,6	4,7	11,7	9,3	–	14,0	–	18,6	–	23,3
verkehrsunsicher	0,0	0,0	0,0	0,0	–	0,0	–	0,0	–	0,1



Nase vorn: Die Front ist beim Einparken unübersichtlich, weil absolut nicht im Blickfeld

Fahrwerk

Hält der Rostschutz nur drei Jahre? Die F jährigen liegen bereits knapp über dem Dur schnitt. Prüfungsneulinge sind dafür mit Mä geln an Vorder- und Hinterachse auffällig. D schwache Lenkung ist in beiden Jahrgängen ei zentraler Mangel.

Licht

Vordere und hintere Beleuchtung fällt bei Dreijährigen schlechter als der Schnitt aus. Fünfjährige haben zwar einen größeren Prozentsatz Mängel, doch der höhere Schnitt in diesem Alter lässt sie überdurchschnittlich gut aussehen.

Bremsen

Erhöhter Verschleiß an Bremsscheiben – das ist schon die ganze Mängelbilanz. In allen anderen Bremsprüfungen schneidet der Sharan nämlich sehr gut ab.

Umwelt

Sowohl an Auspuff- wie Kraftstoffanlage findet der TÜV weniger Mängel als im Durchschnitt.

Fazit

Im Vergleich der TÜV-Einzeltests schneidet der fünfjährige Sharan nicht viel schlechter als der jüngere ab: 9,6 Prozent erhebliche Mängel beim dreijährigen, 11,7 beim fünfjährigen. Die Quote der Fahrzeuge mit geringen Mängeln blieb praktisch konstant. Aber: Der Sharan ist seltener mängelfrei als der Durchschnitt.

DAT-Preisempfehlung VW Sharan:
34 600 DM für den dreijährigen 1.9 TDI Highline gibt die Liste an, **18 700 DM** für einen fünfjährigen 2.0 CL

3 bis 5 Jahre

POSITIV
- ölddichter Motor und Antrieb
- gute Wirkung von Hand- und Fußbremse
- fast makellose Bremsschläuche

NEGATIV
-
- schwache Lenkung
-

DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL

	Fahrwerk	Fahrwerk	Fahrwerk	Licht	Bremsen	Bremsen	Umwelt
Fahrzeugalter	Korrosion an Rahmen und tragenden Teilen	Vorder- und Hinterachse	Lenkungsspiel	Beleuchtungsanlage	Wirkung der Fußbremse	Bremsleitungen und -schläuche	Auspuffanlage
3	0,0	2,3	10,3	9,6	0,8	0,3	1,2
5	0,1	2,5	11,0	11,0	0,6	0,2	3,8
7	–	–	–	–	–	–	–
9	–	–	–	–	–	–	–
11	–	–	–	–	–	–	–

Mängel in % (Skala: 5 %, 15 %, 25 %)

Durchschnitt / schlechter als Durchschnitt / besser als Durchschnitt